

DE LA NATIONALITÉ
DES NAVIRES

PAR

MEMBRES DU JURY :

SUFFRAGANTS. . . { MM. LESEUR, *professeur* ;
DESCHAMPS, *professeur*.



1907

De la Nationalité des Navires



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA NATIONALITÉ
DES NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Vendredi 21 Juin 1907

PAR

PAUL CANTILLON DE TRAMONT

MEMBRES DU JURY :

PRÉSIDENT..... M. THALLER, *professeur.*

SUFFRAGANTS... } MM. LESEUR, *professeur* ;
 DESCHAMPS, *professeur.*



MONTAUBAN

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE FORESTIÉ, RUE DE LA RÉPUBLIQUE

1907

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Lorsqu'un navire, portant à sa poupe le pavillon national, largue ses amarres et se détache du port, les spectateurs les plus indifférents, ceux surtout qui sont les plus ignorants des choses maritimes, éprouvent un sentiment indéfinissable que la « fortune de mer » seule ne suffit pas à provoquer.

On croit voir une parcelle du territoire qui s'enfonce là-bas dans l'inconnu, dans la brume où il disparaît.

Ce n'est plus, grâce aux couleurs qui l'abritent, un assemblage de bois, de fer, d'agrès, mais presque une *personnalité*, demeurée, malgré l'éloignement toujours plus grand, une parcelle même de la patrie.

« Les navires, dit Bluntschli (1), sont regardés

(1) Voir Bluntschli, *Droit international codifié*, 1886, p. 199.

« comme les portions flottantes du territoire de
« l'Etat dont ils dépendent et dont ils sont au-
« torisés à porter le pavillon. »

Ce navire a donc droit à la protection de sa nation d'origine; les consuls, dans les ports de relâche, les navires de guerre rencontrés en cours de route, doivent, en raison du pavillon qui le couvre, les secours matériels d'abord, la défense de ses droits, ensuite. Par contre en cas d'hostilité avec une puissance étrangère, il est soumis, comme le sol national lui-même, à toutes les invasions; et dans tous les codes maritimes, le conseil de prises sanctionne le droit du plus fort par la confiscation du navire abordé.

Il y a donc, au sujet de cet objet flottant, sans attaches apparentes avec le sol national, des droits à constater, des devoirs à exiger, et c'est la *nationalisation* du navire qui donnera ces droits et précisera ces devoirs.

Puisque le navire a une *personnalité*, il doit avoir un état civil. Il portera un *nom*; il possèdera un domicile (*port d'attache*); on relèvera ses signes caractéristiques (*jaugeage*); enfin le registre de l'état civil sera pour la France *l'acte de francisation*, et pour toutes les autres nations, un titre écrit analogue.

Et, pour compléter l'assimilation avec le citoyen de sa patrie, le navire pourra perdre ou acquérir la nationalité suivant des règles définies par les lois.

Considéré comme propriété (mobilière en principe, immobilière en quelque sorte en certains cas), le navire possède une *nature juridique*. On pourra l'acquérir ou le transmettre, l'hypothéquer même dans des conditions déterminées.

Le Droit public de chaque Etat arrête les conditions d'après lesquelles il reconnaît la qualité de citoyens à certains individus; de même il fixe celles qui déterminent ce que Bluntschli appelle l'*indigénat* des navires, et le pavillon demeure le symbole et l'emblème de la nationalité.

Dans tous les pays maritimes, les lois ont attribué des avantages aux navires nationaux. C'est ainsi qu'en France la pêche côtière et le cabotage sont réservés aux navires français, le premier de ces monopoles au profit des marines nationales est d'ailleurs en quelque sorte de droit coutumier international; nous devons encore mentionner les exemptions ou diminutions de droits de douane, les primes à la construction et à la navigation accordées en France aux navires nationaux.

Il importe donc de connaître les conditions lé-

gales d'après lesquelles un navire acquerra la nationalité.

Nous nous sommes proposé d'étudier, en France d'abord, chez les principales puissances maritimes ensuite, les lois qui transforment ainsi en personnalité bien précise un instrument de transport et de commerce, et qui, par un état civil suffisant, permettent de lui assurer d'après les divers codes maritimes aide et protection ainsi que des avantages nationaux.

Nous chercherons, tout d'abord, à dégager le caractère de nécessité de la nationalité; nous étudierons, ensuite, les conditions imposées en France et dans les différents pays aux navires pour obtenir cette nationalité et nous nous efforcerons de montrer les transformations que les divers gouvernements ont dû apporter dans leur législation par suite des changements profonds survenus dans la marine, et l'acquisition de navires, non pas seulement par de simples particuliers, mais par des sociétés. Nous indiquerons, alors les avantages accordés aux navires qui rempliront les conditions exigées. Enfin, nous nous proposons de faire connaître les preuves que le navire peut fournir de sa nationalité et nous verrons à la fin de cette étude les modifica-

tions qui peuvent intervenir et comment un navire peut changer ou perdre sa nationalité.

Nous compléterons ce travail par la recherche des améliorations à apporter, en France, aux lois en vigueur, afin de rendre plus certaine et plus efficace et d'étendre, dans une mesure compatible avec l'intérêt national, cette *nationalisation*.



TITRE PREMIER

Nécessité, Conditions et Avantages de la Nationalité

CHAPITRE PREMIER

LE NAVIRE. — SA DÉFINITION

Distinction du navire de commerce et du navire de guerre

Le navire est un bâtiment de mer.

En droit maritime, le mot navire désigne exclusivement les bâtiments destinés à la navigation en mer, et les règles applicables aux navires ne peuvent s'étendre à la navigation fluviale.

Sous divers rapports, il y a un grand intérêt pratique à déterminer si un navire est ou non bâtiment de mer. Cet intérêt existe au point de vue, soit des privilèges qui peuvent prendre naissance sur un navire en cours de construction (art. 191, C. Com.), soit de l'hypothèque mari-

time (L. du 10 juillet 1885, art. 5). Il faut alors rechercher quelle est la destination du navire d'après l'intention de la personne qui le fait construire. Cette intention peut être révélée par la forme du bâtiment et par la déclaration que doit faire à la recette des Douanes le propriétaire qui désire hypothéquer son navire en cours de construction (L. du 10 juillet 1885, art. 5) (1).

A différents points de vue, on a à fixer les limites des eaux maritimes et des eaux intérieures. La question de savoir quelle est la qualification à donner à une navigation et par suite à un navire, est une question de droit. La Cour de Cassation a été souvent appelée à la résoudre.

Autrefois, alors que la navigation et surtout les navires employés pouvaient pénétrer dans les estuaires et les fleuves côtiers, le mot de navire s'appliquait indistinctement à tout ce qui peut servir à la navigation (Ulpien, 4, 1, § 14, ff. *de fluminibus septimanus*, 3^e partie; C. I., n° 8 et Casa regis. Des I. n° 29.) Mais les codes actuels ont limité cette désignation aux bâtiments de mer. Cette définition a été adoptée par la plupart de nations. C'est ainsi que l'article 1^{er} du

(1) Voir Lyon-Caen et Renault, *Traité du droit commercial*, tome V (3^e édition), p. 66.

livre II du code italien de 1885 est simplement intitulé « Delle navi », et Luigi Bossari, commentant l'article 284 de ce code, adopte l'opinion des jurisconsultes français (1). Et, toutefois, l'Angleterre, dans le Merchant Shipping act de 1854, dit textuellement : *Vessel used in navigation not propelled by oars*. Ainsi donc, le code anglais attribue dans « l'act » de 1854 la définition de navire à tout bâtiment qui n'est pas mû par des avirons.

En Egypte où la navigation du Nil a une importance considérable, puisqu'elle s'exerce depuis la mer jusqu'à la première cataracte, sans transbordements, les embarcations, même mues à voile ou à vapeur qui limitent leur voyage aux rives du Nil, ne sont pas considérées comme des navires dans le sens généralement adopté. Une décision du Tribunal d'Alexandrie du 1^{er} avril 1876 refuse à ces embarcations du Nil l'application du Code maritime publié en 1875 (2).

Il n'en est pas de même, toutefois, pour certains ports situés à l'intérieur des terres et communiquant avec la mer par des fleuves pouvant recevoir des navires de mer de tous tonnages.

(1) Voir Desjardins, *Droit commercial maritime*, livre I.

(2) Voir *Journal du droit international privé*, 1876, p. 493.

On se trouve en présence de véritables estuaires maritimes bien plus que de simples fleuves; tel est l'Escaut à Anvers; et un jugement du Tribunal de commerce de cette ville a décidé, le 8 mai 1876, que la navigation de l'Escaut devant Anvers avait toujours été considérée comme une navigation maritime et devait être régie par les dispositions du Livre II du Code de Commerce.

En France, la qualité du navire reste une simple question de fait comme l'a jugé un arrêt de la Cour de Bordeaux du 5 juillet 1870 (D. 1871, 2, 138), et on désigne ainsi le bâtiment qui va en mer.

Certains codes étrangers, le code hollandais de 1838 notamment, ont précisé ce que les tribunaux d'appel avaient inutilement réclamé pour notre code français, la distinction qui existait, au point de vue du droit maritime, entre les navires et les bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures. Enfin, le code portugais édicte des dispositions s'appliquant exclusivement à la navigation fluviale.

Il est donc à souhaiter que notre propre code maritime contienne des dispositions spéciales à la navigation intérieure, comme l'avaient demandé les tribunaux d'appel de Bruxelles, Rouen et Toulouse, de manière à éviter toute

confusion dans les lois à appliquer aux navires de mer et aux embarcations fluviales (1).

Les navires de mer sont de différentes dimensions. Tous ont-ils droit à la même codification ? La loi, dans certains cas, tranche la difficulté. L'article 29 de la loi du 10 décembre 1874 défend d'hypothéquer les navires au-dessous de vingt tonneaux. C'est là une disposition formelle qui qualifie dans une certaine mesure la nature juridique des navires; mais la loi reste muette en ce qui concerne les privilèges attribués aux navires de dimensions diverses et classés au titre I du Livre II. Il faut se reporter au procès-verbal de la séance du 7 juillet 1807 au Conseil d'Etat pour remarquer que le rédacteur du code a entendu exclure les plus petits bateaux du deuxième paragraphe de l'article 190.

Toutefois, la difficulté persiste pour qualifier bâtiment de mer, quelles que soient leur dimension et leur désignation, les bâtiments armés et remplissant un service spécial, et la Cour de Cassation, dans un arrêt du 20 février 1844, a dû intervenir pour fixer la législation (2).

(1) Consulter à ce sujet Cresp, *Cours de droit maritime* tome I, p. 49

(2) Voir Dalloz, *Droit maritime*, n° 1868.

Il importe, au début de cette étude, d'établir une distinction entre les navires de commerce et les navires de guerre. La différence qui existe entre ces deux classes de bâtiments est essentielle. Tout d'abord, l'aspect extérieur d'un navire de guerre suffit à indiquer le but pour lequel il a été construit et il est facilement reconnaissable à la flamme qu'il porte au sommet de son mât. Armé par l'Etat lui-même, il est son représentant à l'étranger. Il s'ensuit que le navire de guerre, propriété d'un gouvernement, a droit à l'indépendance et au respect dû au pouvoir souverain dont il émane. Nul n'a le droit de s'immiscer dans ce qui se passe à son bord, nul ne peut y pénétrer par force. Ce droit que possède le navire de guerre et qui est refusé au bâtiment de commerce est appelé droit d'exterritorialité. « Et encore, dit Bluntschli (1), l'exterritorialité « du navire de guerre ne repose que sur des bases conventionnelles. C'est une concession réciproque que se font les Etats maritimes, un usage qui, en ayant l'air de reposer sur les rapports de bonne amitié entre les nations, a pour vrai motif la difficulté et le danger pour la police locale d'agir efficacement contre les

(1) Voir Bluntschli, *Droit international codifié*, p. 201.

« équipages des navires de guerre. Mais pour
« que cette exterritorialité soit accordée, il faut
« toujours que le navire de guerre étranger ait
« reçu l'autorisation de pénétrer dans les eaux
« du territoire de l'Etat. »

Il ne sera question, dans cette étude, que des navires destinés au commerce et ce ne sera qu'accidentellement que nous aurons à parler des navires de guerre.

Maintenant que nous avons précisé et défini par les considérations qui précèdent le sens qu'il faut attacher au navire considéré comme bâtiment de mer, nous allons chercher à montrer à quelles conditions il acquiert la nationalité et tout d'abord nous allons essayer de dégager la nécessité et l'utilité qu'il y a pour le navire à se rattacher à une nation déterminée.

CHAPITRE II

NÉCESSITÉ ET UTILITÉ DE LA NATIONALITÉ

SECTION PREMIÈRE

INTÉRÊT INTERNATIONAL

Le lien qui unit l'individu à l'Etat, c'est-à-dire au groupe social suprême et indépendant, est ce qu'on appelle la nationalité.

Tout navire doit avoir une nationalité; c'est une obligation à laquelle il ne peut se soustraire sans courir le risque d'être mis hors la loi, d'être comme une épave flottante suspecte à tous, incapable de vivre dans un monde dont il a refusé de faire partie. Nous verrons, au cours de cette

étude, l'analogie frappante qui existe entre une personne et cet assemblage de bois et de fer conçu par le génie de l'homme et qu'on appelle un navire; comme tout être humain, il doit avoir un nom, une sorte d'état civil, une nationalité; cette dernière obligation est absolument indispensable pour sa propre existence.

On peut concevoir le cas d'un individu sans nationalité; il n'encourra aucune peine de ce fait. Il y a en réalité un assez grand nombre d'êtres humains qui n'appartiennent à aucun pays. Ils profitent des immunités qui, dans les Etats civilisés, sont accordées aux étrangers à titre de réciprocité et au nom du vague principe de la *comitas gentium*, la politesse internationale. Ils se perpétuent sur le territoire qui leur donne l'hospitalité et ne subissent nulle part les charges nationales. Les grands événements qui bouleversent les pays les laissent indifférents. Ils ne se passionnent pour aucune idée; ils ne sacrifient leur vie pour le triomphe d'aucun principe. Ce sentiment si intense de la patrie, fait du culte des ancêtres et de la communauté d'intérêts qui unit des millions d'hommes n'évoque chez eux aucune pensée généreuse. Ce sont des égoïstes qui vivent leur vie sans se soucier de tout ce qui est étranger à leur bien-être. Et cependant, s'ils sont

indigents, ils reçoivent des secours, c'est ce qui a lieu notamment en France; s'ils sont malades, ils sont admis dans les hôpitaux. Arrive une guerre, ils ne prennent point les armes et pendant que les indigènes exposent leur vie pour la défense commune, ils continuent leur paisible existence sans être atteints par les plus grands désastres. *L'heimatlosat*, comme l'appellent les Allemands, est un mal contre lequel la société devrait réagir, et les législations des divers pays ont déjà cherché à lutter contre un pareil danger.

Cette situation étrange et, pour ainsi dire, contre nature, n'existe pas pour les navires. Ils doivent, au contraire, avoir une nationalité sous peine de se voir traiter en pirates.

Etudions donc le caractère de nécessité de cette institution.

La mer est libre, en ce sens qu'elle ne peut être soumise à la souveraineté d'aucun peuple, que nul potentat, quelque puissant qu'il soit, ne peut élever la prétention de dicter des lois, même à la nation la plus faible, sur la vaste étendue des mers. Ce principe est absolu et ne reçoit d'exception que pour les mers territoriales et les mers fermées. Ce principe a soulevé de vives discussions, et causé des guerres sanglantes. Aujourd'hui, personne ne songe à le contester.

« De ce que la mer est libre, dit Calvo (1), c'est-
« à-dire de ce que tous les peuples ont un droit
« égal à en faire usage, il s'ensuit naturellement
« que cet usage, en raison même de son caractère
« de communauté, doit être réglé par des lois
« ou des principes, généralement admis de ma-
« nière à garantir à chaque Etat l'exercice de
« son droit, et à prévenir ou à réprimer les at-
« teintes qui pourraient y être portées. » Une
condition essentielle de la sécurité de la naviga-
tion maritime est donc que les navires relèvent
d'une nation qui présente, pour eux, des garan-
ties nécessaires aux autres nations et protège
sa marine dans le cas où les principes du droit
des gens seraient violés à son égard.

Cependant, cette obligation pour un navire
d'appartenir à un Etat si indispensable qu'elle
soit, paraît ne pas avoir été admise par tous les
auteurs. Quand Grotius pose ce principe géné-
ral: « Qui que ce soit peut naviguer en mer, mê-
« me sans avoir obtenu licence d'aucun prince
« (*permissum cuilibet in mari navigare etiam*
« *a nullo principe impetrata licencia*) », il sem-
ble, au premier abord, qu'il n'impose pas la né-
cessité pour un navire d'appartenir à un Etat;

(1) Voir Calvo, *Droit international*, tome I, p. 519.

mais il entend, sans doute, seulement, que les citoyens d'un Etat quelconque n'ont besoin pour naviguer, sous l'autorité de leur nation, de la permission d'aucun gouvernement étranger.

M. Pinheiro-Ferreira est tout-à-fait affirmatif. Il prétend qu'il est inutile pour un navire d'avoir une nationalité. Répondant à cette question: Comment un vaisseau peut-il prouver à quelle nation il appartient? il dit « qu'il est
« absurde d'exiger que quelqu'un appartienne
« forcément à une nation parce qu'on est libre
« d'appartenir à plusieurs à la fois, ou de n'appartenir à aucune, si ce n'est par les devoirs
« de les respecter toutes (1) ».

M. Ortolan (2) a réfuté cette proposition et déclare qu'il ne saurait l'admettre même comme principe de droit naturel, c'est-à-dire comme principe fondé en raison: « puisqu'il est vrai,
« dit-il, que la destinée de l'homme est essentiellement de vivre en société, de former des corps
« collectifs régis par un gouvernement et par
« des lois communes, la prétention de vivre hors
« de toute association pareille est une excentri-

(1) Pinheiro-Ferreira, *Manuel du citoyen sous un gouvernement représentatif*, tome II, § 936.

(2) Voir Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, tome I, p. 165.

« cité contraire à la nature de l'homme et alar-
« mante pour tous parce qu'elle n'offre plus, en
« celui qui a cette prétention, la garantie d'au-
« cune loi, ni d'aucune autorité positive et ef-
« ficace. »

Ceci est encore plus sensible quand il s'agit de navires de mer. La mer est un théâtre si vaste, son étendue est si immense, qu'il est extrêmement difficile d'y établir une surveillance et une police efficace. C'est sur mer que se sont commis les actes de piraterie les plus révoltants. Comp-tant sur l'envergure de leurs voiles et sur la so-lidité de leurs bateaux, les hommes ont pu don-ner libre cours à leurs instincts naturels de pil-lage, et les nations civilisées ont pu difficilement venir à bout des forbans qui désolaient leurs cô-tes et ruinaient leur commerce. Sur terre, au con-traire, grâce aux ententes internationales, le cri-minel est traqué et la presque assurance où il est de ne pouvoir échapper, retient, dans une cer-taine mesure, l'individu qui va se rendre coupable d'une faute envers la société. Sur mer, il est tellement difficile de garantir à chacun ses biens, ses droits et sa vie, qu'il n'est pas de trop, pour cette garantie, d'exiger des navires qu'ils se rat-tachent à une nation déterminée. Cette nation peut être plus ou moins barbare ou civilisée, plus

ou moins étrangère aux relations internationales, ou plus ou moins entrée en communication de ces relations : mais enfin, quelle que soit cette nation, à moins de sortir de la loi commune du genre humain, il faut qu'il y en ait une.

Si la nation à laquelle se rattache le navire est au nombre des Etats organisés, connaissant et pratiquant le droit des gens, la garantie des pouvoirs publics et de l'autorité de cet Etat est un élément de sécurité, et le navire se place sous le respect du droit des gens qu'observe le peuple auquel ce navire appartient. Mais s'il s'agit d'un bâtiment qui est la propriété de nations sauvages et incultes, il est bien évident que la garantie qu'elles pourront lui assurer est, sans doute, peu efficace et peu rassurante. C'est aux navigateurs à se tenir en garde et à agir suivant le cas.

Réfutant directement la doctrine de M. Pinheiro-Ferreira, M. Ortolan ne peut supposer l'existence d'un bateau naviguant en mer indépendant de tout Etat et de toute société ; il considère cette situation comme trop contraire à la condition de la vie humaine elle-même pour qu'on puisse l'admettre raisonnablement comme un droit : « Que serait, dit-il, l'équipage d'un « pareil navire, libre de tout frein, qui ne se re-

« lierait d'aucune manière légitime à la terre ?
« et comment pourrait-il vivre, si ce n'est au dé-
« pens des autres navigateurs et des côtes ? On
« peut affirmer, sans crainte de se tromper, que
« forcément ce ne serait rien là autre qu'un équi-
« page de pirates (1). »

Ainsi donc, Ortolan repousse ce prétendu droit naturel invoqué par M. Pinheiro-Ferreira et le rejette comme une utopie indiscutable. Il pose en principe, non seulement de droit positif, mais aussi de pure raison, la nécessité pour tout navire d'avoir une nationalité. Si l'on admettait une doctrine contraire, c'en serait fait de la sécurité de la navigation et par conséquent de la liberté des mers.

Aujourd'hui, ce principe est universellement admis, et nul ne songe à le contester. Au point de vue international, il est indispensable que tout navire se rattache à un pays, dont il respecte les lois qui lui commandent des devoirs et qui lui assurent des droits. A une époque où les marines de tous les pays ont pris un si grand développement, où le génie de l'homme enfante ces monstres flottants allant partout porter les pro-

(1) Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, tome I, p. 100.

duits de l'activité humaine; à cette heure où un grand souverain a pu s'écrier: l'avenir d'un pays est sur l'eau, il est indispensable que les relations internationales soient facilitées, que les conflits soient aisément réglés, et c'est la nationalité qui, avec les conséquences qu'elle entraîne, permettra d'atteindre ce résultat.

SECTION II

INTÉRÊT PARTICULIER DU NAVIRE

Si la nationalité d'un navire est indispensable au point de vue international, l'intérêt particulier de ce navire exige cette obligation.

De même qu'un homme qui ne ferait partie d'aucun groupe social serait désarmé dans la vie et incapable de voir arriver la réalisation de ses projets, de même un navire sans nationalité serait dans l'impossibilité de naviguer sur mer et ne pourrait être pratiquement utilisé à aucune entreprise commerciale.

Le navire qui se rattache à une nation est comme une portion du territoire dont il dépend;

il peut demander aide et protection à son gouvernement et réclamer l'appui de ses agents diplomatiques ou consulaires dans toutes les circonstances où l'on voudra injustement le frustrer d'un de ses droits. Il invoquera sa nationalité en cas de saisie sans raison plausible par un Etat; il demandera le concours des consuls de son pays pour régler les contestations qui surgiront entre le capitaine et l'équipage par le désarmement et le réarmement par suite de vente, d'abandon ou de naufrage. Le navire peut encore réclamer la protection des vaisseaux de guerre de son pays qui, par contre, ont sur lui un droit de surveillance.

Au point de vue du droit international privé, la détermination de la nationalité d'un navire est d'une très grande importance. Les navires ne sont pas des meubles ordinaires. La question se pose de savoir si, dans les conflits de lois qui pourront s'élever à leur occasion, il faudra appliquer les principes ordinaires du droit international en matière de meubles, c'est-à-dire la loi du pays dans lequel se trouve en fait le navire (*lex rei sitæ*), ou bien si l'on devra, en raison de leur condition exceptionnelle, à cause surtout de leur analogie avec les personnes, leur reconnaître un statut personnel, qui devra les suivre

et devra leur être appliqué en quelque lieu qu'ils soient ?

Quelle loi devra-t-on appliquer ? la loi de la situation réelle du navire, dit une première opinion assez généralement admise par la jurisprudence dans les différents pays ; la loi du pavillon, dit une autre opinion plus libérale.

En faveur de la première opinion (1), on invoque cette raison que les navires sont meubles (Code de Commerce, art. 190, 1^{er} alinéa), donc, on doit leur appliquer les mêmes règles qu'aux autres meubles, quand aucun texte n'y a dérogé en ce qui les concerne. On ajoute que si on n'appliquait pas aux bâtiments de mer qui se trouvent dans les eaux d'un Etat, la législation en vigueur dans cet Etat, les nationaux pourraient être victimes d'erreurs aussi excusables que funestes à leurs intérêts, car s'il est naturel de présumer qu'ils connaissent les lois auxquelles ils sont soumis, on ne peut, au contraire, leur faire un grief d'ignorer celles qui leur sont étrangères.

(1) Aix, 6 décembre 1870. — *Recueil de Marseille*, 1871, 1, 73. — Cass., 19 mars 1872, Clunet, 1874, 31, D., 74, 1, 465. — Aix, 22 Nov. 1876, D., 78, 2, 103. — Rouen, 31 juil. 1876, D., 78, 2, 101. — Trib. de com. du Havre, 24 août 1877. — Trib. civ. de Saint-Malo, 27 juin 1885. — *Ibid.*, 1886, p. 196. — Valroger, *Droit maritime*, tome I, n^{os} 90 et 138.

Cette doctrine rencontre de sérieux adversaires et des auteurs décident, avec raison selon nous, que, sous beaucoup de rapports, les navires en quelque lieu qu'ils soient demeurent assujettis à la loi de leur pavillon, c'est-à-dire à la loi du pays auquel ils appartiennent.

M. Lyon-Caen (1), dans son *Etude de droit international privé maritime*, défend cette dernière opinion: « Les conflits de lois en matière
« maritime privée, écrit-il, ne doivent pas, d'a-
« près nous, être toujours tranchés à l'aide des
« principes ordinaires du droit international.
« La nature spéciale des bâtiments de mer, la
« nécessité de faciliter et de favoriser les rela-
« tions maritimes et commerciales entre les ci-
« toyens des divers Etats, doit faire fréquem-
« ment appliquer des règles toutes particuliè-
« res; on doit se référer à la loi du pavillon du
« navire, c'est-à-dire à la loi du pays auquel le
« navire appartient, alors que les principes du
« droit commun entraîneraient l'application de
« la loi du pays dans lequel se trouve en fait le
« navire. En agissant ainsi, on évite de faire
« varier les lois auxquelles sont soumis les na-

(1) Lyon-Caen, *Etude du droit international privé maritime*,
Extrait du *Journal de droit international privé et de juris-
prudence comparée*, année 1883.

« vires avec les différents pays qu'ils parcourent
« et on échappe en grande partie aux inconvé-
« nients que présentent la diversité des légis-
« lations maritimes. »

Or, pourquoi appliquer aux navires cette législation spéciale? C'est que la différence qui existe entre les bâtiments de mer et les meubles proprement dits, c'est précisément cette nécessité de la nationalité qui est imposée aux navires. Si les meubles ordinaires tombent sous la dépendance de la loi en vigueur dans le pays où il se trouvent, c'est que, n'ayant pas d'assiette fixe, ne portant l'empreinte d'aucune nationalité, n'étant assortis d'aucun document qui révèle la provenance, ils ne sauraient être rattachés d'une manière permanente à un territoire déterminé et ne peuvent être soumis, par suite, d'une façon constante, à telle ou telle législation. Toute autre est la situation des navires; ils ont, en effet, une nationalité propre constatée, nous le verrons plus tard, par un certificat (en France l'acte de francisation) que l'Administration des Douanes délivre à l'armateur et dont le pavillon qu'ils portent est un emblème permanent. Ils conservent cette nationalité, comme les individus conservent la leur, alors même qu'ils s'éloignent de la contrée où se trouve leur port d'attache, alors

même qu'ils pénètrent dans les eaux d'un autre pays. Il semble, dès lors, que la loi appelée à régir le navire pendant ses voyages, dépouille tout caractère de réalité pour devenir personnelle comme celle qui régit les personnes, que la loi nationale du bâtiment s'attache à lui et le suive partout où il se dirige, comme le statut personnel suit les citoyens d'un Etat au-delà des frontières de cet Etat, qu'elle conserve son empire même dans les ports étrangers où il séjourne, du moins en temps qu'elle n'est pas contraire aux lois d'ordre public en vigueur dans ces ports.

En temps de guerre, plus encore peut-être qu'en temps de paix, il est absolument indispensable de savoir à quel Etat se rattache un bâtiment de mer. Nous touchons, en effet, ici, à une des parties les plus importantes du droit maritime, celle des devoirs et des droits des neutres en temps de guerre. La législation de tous les pays a dû s'occuper maintes fois de cette grave question et des accords internationaux ont été conclus, à différentes époques de l'histoire. Nous ne ferons qu'indiquer brièvement la nécessité qu'il y a pour un navire, en cas de guerre, d'appartenir à tel ou tel Etat bien déterminé, une étude plus approfondie de ces questions sortant du cadre que nous nous sommes fixé.

Dans ses *Questions de droit maritime international*, M. Hautefeuille (1) fait ressortir le caractère spécial de la lutte sur mer et les conséquences de l'état de guerre pour les neutres :
« La mer est commune à tous les peuples, dit-
« il, sans appartenir à aucun; tous la parcou-
« rent en tous sens et s'y rencontrent sans cesse,
« le belligérant pour y poursuivre son adversai-
« re, le neutre pour continuer son commerce pa-
« cifique.

« Dans les guerres sur terre, le droit de nuire
« à l'ennemi ne rencontre, dans son exercice, au-
« cune difficulté par rapport aux neutres; il n'en
« est pas de même sur mer. Un des moyens les
plus efficaces de nuire à l'adversaire est certaine-
« ment de s'emparer des navires qui lui appar-
« tiennent; mais pour les prendre, il faut les re-
« connaître, et comment pourra-t-on distinguer
« la nationalité d'un bâtiment sur l'océan? »
Ainsi donc, la détermination de la nationalité
d'un navire est capitale par ce fait que le droit
des gens n'exige pas sur mer le même respect
de la propriété privée que sur terre. Les belligé-
rants ont, entre eux, le *droit de prise* sur les na-

(1) Voir Hautefeuille, *Questions de droit maritime international*, p. 138.

vires marchands appartenant à chacun des adversaires, les navires des nations neutres, au contraire, peuvent continuer librement leur commerce; il importe donc que leur nationalité neutre soit établie, et pour éviter les fraudes possibles qui paralyseraient le droit du belligérant, la loi secondaire a donné aux croiseurs des nations en guerre un droit très important, presque exorbitant, celui de visiter tous les navires de commerce qu'ils aperçoivent à la haute mer, quelque soit le pavillon que portent ces navires, pour s'assurer s'ils appartiennent réellement au peuple sous la protection duquel ils sont placés.

Les gouvernements eux-mêmes prennent, en temps de guerre, des mesures spéciales qui ne s'appliquent qu'à leurs nationaux. C'est ainsi que, lorsque les hostilités sont engagées, le plus souvent chacune des puissances belligérantes interdit à ses nationaux tout commerce avec l'ennemi. Un pareil fait s'est produit pendant la guerre franco-allemande de 1870-71; des instructions du Ministre de la Marine ordonnèrent aux navires français de cesser toute relation commerciale avec l'Allemagne à peine de confiscation.

Nous terminerons en disant qu'il est encore utile de connaître la nationalité d'un navire

pour lui permettre de profiter des exemptions ou diminutions des droits de douane, des primes et monopoles accordés par la plupart des pays à leur marine nationale et refusés, au contraire, aux navires étrangers. Nous verrons, en étudiant les avantages faits aux nationaux par les divers gouvernements, combien sont considérables les bénéfices que procure la nationalité et comment, désireux de venir en aide à la marine de leur pays, les législateurs, poussés par un protectionnisme quelquefois trop absolu, ont, autrefois, étendu la liste de ces privilèges.

Il paraît donc absolument nécessaire et utile pour un navire d'avoir une nationalité.

Il n'est loisible à chacun de se livrer à la navigation qu'à la condition de se placer sous la garantie d'une nation dont relève le bâtiment. L'indépendance de cet Etat souverain se communique, jusqu'à un certain point, à tout navire naviguant sous sa protection et armé et équipé soit par l'Etat lui-même, soit par de simples citoyens. Mais un navire sans caractère national n'offrirait aucune garantie et ne pourrait invoquer légitimement aucune protection; il faut donc qu'il ait une nationalité et qu'il puisse, au besoin, en donner des preuves.



CHAPITRE III

CONDITIONS DE LA NATIONALITÉ

SECTION PREMIÈRE

DIFFÉRENCE DES LÉGISLATIONS A CE SUJET

RAISONS DE CETTE DIFFÉRENCE

Tout navire, pour acquérir une nationalité et avoir le droit de porter les couleurs d'un pays déterminé, doit réunir certaines conditions. C'est avant tout le droit de chaque Etat de les déterminer, en établissant les règles sous lesquelles il reconnaît la nationalité des navires, les autorise à arborer son pavillon et les prend sous sa protection (1). Il est curieux de constater com-

(1) Voir Bluntschli (*Das Moderne Völkerrecht*), p. 324.

bien les législations des diverses puissances différent, quant à la détermination des conditions qu'elles imposent. C'est que le législateur, dans chaque pays, doit pourvoir aux intérêts nationaux, et les intérêts des différents Etats n'étant pas les mêmes, les lois doivent différer. Ortolan (1) écrit à ce sujet: « Les nations dans l'état de bien-être de ces conditions seront évidemment plus ou moins faciles, plus ou moins rigoureuses, selon ce qu'elles croiront le plus de leur intérêt, selon l'état de prospérité, de développement, d'enfance ou de décadence où se trouve leur marine; suivant le degré de leurs ressources maritimes en matériel ou en personnel.

« Un Etat qui n'a pas de marine, qui ne sait pas construire, qui ne possède pas en quantité suffisante de matelots ou de bons officiers, en un mot, qui ne se sent pas encore en soi assez d'éléments pour se passer des autres, pourra admettre, beaucoup plus largement, soit les constructions, soit les capitaines et officiers, soit les équipages étrangers.

« Un Etat, au contraire, qui n'étant pas en-

(1) Cf. Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, tome I, pp. 166 et suiv.

« core parvenu au développement maritime qu'il
« peut espérer, possède en soi les forces néces-
« saires pour y atteindre sans être obligé de re-
« courir aux autres, aura intérêt à stimuler sur
« ce point l'activité de son industrie, l'emploi
« de ses capitaux, l'aptitude de ses nationaux,
« en faisant plus petite la part de concours lais-
« sée aux étrangers dans la marine nationale.

« Enfin, il en sera de même des pays parve-
« nus à un haut point de splendeur et de puis-
« sance maritime, jaloux de conserver en eux
« cette puissance, à moins qu'ils ne la jugent tel-
« lement supérieure et tellement assise que l'a-
« bandon du système protecteur et l'appel à la
« concurrence avec les autres nations ne leur pa-
« raissent des mesures plutôt utiles que nuisi-
« bles pour eux ! »

A plusieurs points de vue, il est utile de connaître exactement et de comparer les conditions qui, dans les pays maritimes, déterminent la nationalité des navires. Tout d'abord, le commerce a intérêt à connaître les dispositions des lois à cet égard pour s'y conformer. Au point de vue de la pratique du droit international, les commandants de bâtiments de guerre et les tribunaux de prise y ont également intérêt afin de pouvoir s'assurer du droit de porter un pavillon neutre.

En droit international privé, la loi applicable en cas de conflit se détermine souvent par la nationalité du navire. Enfin, ces conditions fondamentales du commerce de mer sont utiles à connaître car elles constituent des mesures protectrices des industries et de la population maritimes, et la condition d'où dépendent tous les droits et avantages accordés au pavillon national.

D'une manière générale, toutes les règles imposées par les Etats ont trait :

- 1° Au lieu de construction du navire;
- 2° A l'indigénat du capitaine et des officiers;
- 3° A la composition de l'équipage;
- 4° A la nationalité des propriétaires.

Nous allons étudier brièvement ces diverses conditions dans la législation française d'abord, dans les législations étrangères ensuite, et nous verrons les transformations qui y ont été apportées, au cours des années, par suite des changements mêmes des intérêts des peuples et de la politique suivie par leurs gouvernements. Nous chercherons enfin à voir si la législation de notre pays ne gagnerait pas, sur certains points, à être retouchée.

SECTION II

LIEU DE CONSTRUCTION

De tous temps, on a attaché une grande importance à la nationalité des navires. Une des premières conditions imposées était celle du lieu de construction des bâtiments. Après avoir édité, à ce sujet, des règlements très sévères, les divers gouvernements ont renoncé peu à peu à cette condition, et les idées libre-échangistes, succédant à une protection à outrance, tous les codes maritimes l'ont supprimée. Un grand pays, cependant, à l'heure actuelle, fait exception à cette règle: ce sont les Etats-Unis d'Amérique, ce pays où le régime protecteur, appliqué dans toute sa rigueur, permet à l'industrie et au commerce américain de prendre, aujourd'hui, un développement et une force d'expansion déconcertants. Cette exigence des législations à obliger un navire, pour être national, à être construit dans le pays, remontait fort loin. Elle se conçoit normalement dans un pays jeune, qui veut créer chez lui l'industrie navale, encore inexistante,

mais elle n'a plus de raison d'être chez une nation où cette industrie a déjà atteint un certain développement; car si elle protège la construction, elle nuit considérablement à l'armement, ce qui est autrement grave au point de vue économique. C'est cette raison qui l'a faite disparaître, peu à peu, dans presque toutes les nations.

Les législations anciennes donnaient à ce lieu d'origine une importance si capitale, qu'il était interdit, sous les peines les plus sévères, de faciliter la construction des navires aux peuples étrangers. De même que la loi juive, par exemple, interdisait les mariages avec conjoints étrangers et réservait à la patrie juive la reproduction du sang, de même les peuples anciens gardaient avec un soin jaloux les procédés de construction des navires.

C'est ainsi qu'une constitution des empereurs Théodore et Honorius défendait, sous peine de mort, d'enseigner aux ennemis l'art de fabriquer les navires (4. 25 c. *de pœnis*). Les Basiliques prononçaient la peine de mort contre ceux qui l'enseignaient aux barbares (4.60 *titre 41*, c., 66 cf. Desjardins, *Droit maritime commercial*, t. I, p. 103).

Est-ce l'influence de la loi romaine ou mieux l'intérêt commercial et l'égotisme social qui ont

propagé ces défenses dans tout le moyen-âge? Toujours est-il que dès 1255 on détermine la condition de nationalité des navires et le lieu de construction devient le facteur principal. (V. Pardessus-Collect. t. V. p. 54). Il faut aussi consulter Pardessus (t. IV. p. 518) pour retrouver, dans le statut maritime d'Ancône de 1397 art. 76) et les statuts génois du XIV^e siècle, les prohibitions rigoureuses sur le droit aux étrangers de construire des navires ou de leur enseigner à les construire (1). La législation devient même plus rigoureuse dans les siècles suivants (V. Straccha, *De navibus pars*, II, § 24). Au XVII^e siècle, le code géorgien disait, avec les Basiliques: « On coupera la tête à celui qui enseignera aux « infidèles l'art de construire des barques et des « navires (2). »

Ces prescriptions s'atténuent dans la suite et on doit l'attribuer, certainement, aux relations plus suivies, au commerce plus généralisé entre les nations. — Dans les villes hanséatiques, si jalouses de leurs privilèges, un recès de 1614 autorise les étrangers à construire des navires

(1) Consulter à ce sujet dans Desjardins, *Droit commercial maritime*, tome 1. — Recès de 1441.

(2) Voir Pardessus, collect., tome III, p. 530.

« avec la permission spéciale de l'autorité du lieu. »

En France, un règlement du 24 octobre 1681 autorisait les Français à construire des navires à l'étranger sous certaines formalités à remplir au siège de l'amirauté de leur domicile aussitôt après avoir donné l'ordre de construction et après l'achèvement des navires. Ces déclarations devaient indiquer le lieu de construction, le port auquel le navire était destiné, le nom du propriétaire (art. 5), et le consul français, établi au lieu de construction, devait certifier l'état et la qualité du vaisseau (art. 7) (*Valin, comment.*, 1 vol. p., 365). Un règlement du 1^{er} mars 1716 confirma ces dispositions.

L'acte de navigation du 21 septembre 1793 revint aux prohibitions anciennes. A partir du 1^{er} janvier 1794, aucun bâtiment ne dut être réputé français « s'il n'avait été construit en France ou « dans les colonies ou autres possessions de la « France, à moins qu'il ne fût déclaré de bonne « prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour contravention aux lois de la République ».

Ainsi donc, en 1794, le lieu de construction était le signe caractéristique et nécessaire de la nationalité. Des lois subséquentes atténuèrent singulièrement cette qualité primordiale en éten-

dant, peut-être outre mesure, et contrairement à l'intérêt de la construction nationale, les facilités accordées à des navires construits à l'étranger, d'acquérir la nationalité française.

Une loi du 27 vendémiaire an II avait confirmé et complété l'acte de navigation de 1793. — Elle avait prévu le cas où des navires français obligés de faire exécuter des réparations à l'étranger, eussent pu les exagérer de façon telle que l'origine du navire de construction française puisse être discutée. C'est ainsi qu'elle édictait que si les frais de radoub excédaient 6 livres par tonneau, à moins de nécessités constatées, dans une certaine forme, le navire réparé perdait la nationalité française. Par contre, les navires étrangers échoués sur les côtes de France, de ses colonies ou de ses possessions, qui recevaient en France des réparations s'élevant au quadruple du prix de vente devaient être réputés bâtiments français (art.7). Il pouvait se présenter ce cas qu'un navire étranger fût trouvé épave en pleine mer et fût amené dans un port français. *Quid* de sa nationalité ? Une décision ministérielle du 1^{er} juin 1832 le déclara français et autorisa la vente par l'Administration de la marine à défaut de réclamation présentée en temps utile.

Cet acte de navigation de 1793 dont le carac-

tère prohibitif avait relevé la vitalité des chantiers français, reçut des atteintes successives dont l'effet fut déplorable et qui ont à peu près ruiné notre construction nationale. Par assimilation avec les facilités données à la naturalisation des étrangers pour compenser notre faible natalité et atténuer le déficit de la reproduction du sang français, on autorisa l'introduction en France de navires construits à l'étranger moyennant des droits trop atténués, et la construction française reçut un coup dont elle ne put se relever malgré les primes à la construction de 1881 et les primes à la navigation du 30 janvier 1893, 7 avril 1902 et 20 avril 1906.

Ces exceptions au droit prohibitif de 1793 ont été accordées d'abord à titre temporaire, puis en vertu de traités conclus avec l'Angleterre, la Belgique, le Zollverein et l'Italie. Ils ont été ensuite étendus en raison de l'inscription dans les traités de commerce du « traitement de la nation la plus favorisée ». Les tarifs conventionnels ont accordé la nationalité française aux navires construits à l'étranger moyennant le paiement de 60 fr. par tonneau de jauge pour les bâtiments en fer, de 20 fr. pour les bâtiments en bois. Un décret de 1855 autorisa l'importation et la francisation moyennant un droit de 10 p. 100 et en

même temps l'importation en franchise temporaire de toutes les matières brutes entrant dans la construction du navire. La loi du 17 octobre 1858 mit fin à ce régime exceptionnel.

La loi du 19 mai 1866 édicta un simple droit de 2 fr. par tonneau de jauge pour l'importation et la francisation de tout navire étranger. Ce fut un coup porté à la construction française.

M. Dupuy de Lôme, dans son « rapport de la commission de la marine marchande » (Paris, 1874, p. 464), et M. Ozenne (Observations au Conseil supérieur du commerce, p. 85), signalent le fait aux pouvoirs publics. Une loi du 30 janvier 1872 (art. 5), essaye bien de relever ce droit pour les bâtiments armés et gréés, mais une protestation, de l'Autriche notamment, invoquant des traités de commerce consentis sous l'empire de la loi du 19 mai 1866, refusa cette majoration et la loi du 28 juillet 1873 abrogea purement et simplement les articles 1 et 2 de la loi du 30 juin 1872.

NOTA. — Disons que pour les réparations, la limitation à 6 livres par tonneau, édictée par la loi de vendémiaire, reste en vigueur, et c'est seulement si les réparations dépassent cette somme, en dehors du cas de nécessité dûment établi, que l'Administration des Douanes peut émettre la prétention de percevoir une taxe sur l'arme-

ment. (V. La Rochelle, 11 nov. 1902, *Gaz. du Pal.*, 1903, 1, 116.)

L'article 15 de la loi du 7 avril 1902 reproduit cette disposition, avec cette seule différence que les mots 6 livres par tonneau ont été remplacés par les mots 15 francs par tonneau de jauge brute totale.

La douane ne saurait davantage réclamer de simples droits d'importation dès l'instant que les pièces ajoutées sont incorporées au navire et ne peuvent être débarquées (même décision.)

Les primes à la construction et à la navigation, dont nous avons parlé plus haut, ne suffisent pas à atténuer le mal fait par la loi de 1866.

En résumé, il est permis de nationaliser les bâtiments étrangers; la condition du lieu de construction imposée autrefois dans tous les pays a donc disparu à l'heure actuelle en France et dans la plupart des autres nations.

SECTION III

NATIONALITÉ DU CAPITAINE, DES OFFICIERS ET DE L'ÉQUIPAGE EN FRANCE ET CHEZ LES NATIONS ÉTRANGÈRES

Nous arrivons à une condition imposée encore aujourd'hui en France et dans beaucoup de légis-

lations étrangères, celle de la nationalité du capitaine et des officiers qui commandent le bâtiment et de l'équipage qui le monte.

D'après le règlement du 24 octobre 1681 (art. 8), confirmé par la déclaration royale du 17 janvier 1703, le capitaine, maître ou patron, ensemble « les autres officiers » devaient être français, « actuellement demeurans dans le royaume ». Toutefois, dit M. Desjardins, l'ordonnance de 1723 n'imposait la condition de nationalité qu'au capitaine, au capitaine en second, au lieutenant, à l'enseigne, au maître, au premier pilote, d'où il s'ensuit, d'après Valin, que les autres officiers marins peuvent être étrangers (1). S'il s'agissait d'un bâtiment construit ou acheté à l'étranger, il fallait que tous les officiers marins fussent français (*Déclaration du 24 décembre 1726*).

Enfin, aux termes de l'article 2 de l'acte de navigation (21 septembre 1793), aucun bâtiment n'est réputé français si les officiers ne sont pas français. L'article 113 du règlement général de 1866, placé sous la rubrique « officiers du navire », comprend sous cette dénomination : le capitaine, les seconds, les lieutenants, et par appli-

(1) Desjardins, *Droit commercial maritime*, t. I, p. 107.

cation du décret du 21 septembre 1864 (art. 1^{er}), le mécanicien en chef ainsi que les mécaniciens chargés, en sous-ordre, de la direction de la machine. Une décision du 21 avril 1882 (art. 2) a répété la définition donnée par l'article sus mentionné.

En Autriche, au Brésil, en Espagne, aux Etats-Unis, en Finlande, en Grèce, en Italie, au Mexique, en Portugal et en Russie les dispositions législatives sont les mêmes que les nôtres à ce sujet; par contre, dans tous les autres pays, le capitaine et les officiers sont indifféremment des nationaux ou des étrangers.

Quant à la composition de l'équipage, le règlement du 24 octobre 1681 (art. 8) permettait en France d'appeler un tiers de matelots étrangers. Dans l'intérêt de notre marine marchande, et pour attirer ces étrangers, un édit d'avril 1687 les exempta du droit d'aubaine et leur conféra tous les avantages des régnicoles après cinq années de service. Cette disposition fut reproduite dans l'ordonnance du 15 avril 1689 (1). Tout ce système fut renversé par le règlement du 1^{er} mars

(1) Une lettre en date du 1^{er} mars 1710, adressée par Louis XIV à M. le comte de Toulouse, amiral de France, porte que, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, l'équipage

1716 (art. 3) qui défendit d'admettre à l'avenir un seul étranger dans les équipages. Mais sur une réclamation du commerce, on dut, le 20 octobre 1723, rétablir l'ancien état de choses. On permit d'employer des matelots étrangers jusqu'aux deux tiers de l'équipage, mais non au-delà, sous peine d'une amende de 1,500 livres et de confiscation tant du navire que de son chargement.

Nous arrivons enfin à notre grand acte de navigation de 1793, dont les dispositions, à ce sujet, sont encore en vigueur aujourd'hui. D'après l'article 2 de ce décret, aucun bâtiment n'est reconnu français si les *trois quarts* de l'équipage ne sont pas français. Le décret du 16 octobre 1867 applique cette disposition au cabotage algérien et celui du 21 avril 1881 a étendu cette disposition au personnel des machines.

Cette règle admet des exceptions.

C'est ainsi que des dispositions concertées entre les départements des Affaires Etrangères, de la Marine et des Finances, permettent à nos armateurs de composer comme ils le peuvent l'équi-

doit être composé, du moins jusqu'au deux tiers, de français, en telle sorte que, s'il en est autrement, il sera déclaré de bonne prise *en temps de guerre*, s'il est arrêté par quelque armateur.

Cité par de Cussy, tome I, p. 60. (Phases et causes célèbres du droit maritime des nations.)

page d'un navire acheté ou armé à l'étranger pour être ramené en France. De plus, dans les mers de l'Extrême-Orient et sur la côte occidentale d'Afrique, les navires qui font le cabotage local sont presque exclusivement montés par des marins du pays: on se contente d'exiger que le capitaine soit français.

Par une dépêche ministérielle du département de la Marine, du 30 décembre 1865, confirmée et précisée le 18 septembre 1882, les consuls de France en Chine et au Japon étaient autorisés à délivrer des permis de porter pavillon français aux navires affectés au cabotage sur les côtes de ces pays ou à l'intercourse avec la Cochinchine. *Les équipages pouvaient être composés entièrement d'étrangers, même le capitaine.* Les navires régulièrement francisés et immatriculés dans les ports de France étaient admis au bénéfice de ces mesures pour la composition des équipages, sous la réserve que le capitaine et le second seraient français.

L'extension de ces avantages a été accordée, sans aucune réserve, sur la demande du président du Tribunal de Commerce de Saïgon, aux négociants français établis en Cochinchine, non seulement pour le commerce avec les ports de Chine et du Japon, mais aussi pour l'intercourse

avec Bangkok, Singapour, les Indes néerlandaises et les îles Philippines.

Une dépêche ministérielle de la Marine, du 25 novembre 1885, se référant à la précédente, modifie légèrement les dispositions antérieures en décidant qu'en principe le capitaine doit toujours être français, sauf exception autorisée. Mais elle ajoute que, vraisemblablement, cette exception se produira souvent. Le reste du personnel continue à pouvoir être étranger, sous cette seule condition qu'il sera tenu un rôle d'équipage en vue de sauvegarder les droits à pension des matelots français qui, éventuellement, pourraient être embarqués.

Ces dispositions n'ont pas cessé d'être en vigueur jusqu'au moment de la promulgation de la loi sur la marine marchande de 1902.

Ces tolérances viennent de ce que la condition exigée par le décret de 1793 est trop rigoureuse dans des pays où les nationaux se sont portés en trop petit nombre. De même, pour des raisons spéciales, un décret du 22 avril 1872 a permis aux paquebots naviguant dans la Mer Rouge et dans l'Océan Indien, même quand ils partent d'un port de France et y rentrent, de composer le personnel inférieur de leurs machines d'hommes nés dans les régions qu'ils traversent et qui re-

sistent mieux que nos chauffeurs à des températures accablantes. La Chambre de Commerce de Bordeaux a réclamé, mais une commission, nommée le 15 octobre 1873, « pour examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande », n'a pas accueilli sa demande. Une circulaire ministérielle du 24 août 1876 astreint la navigation de plaisance à la même obligation et déclare « qu'aucun yacht français ne peut armer si les trois quarts au moins des hommes de l'équipage ne sont pas français (1) ».

Enfin, la loi sur la marine marchande du 7 avril 1902 déclare, dans son article 17, modifiant l'article 2 précité de la loi de 1793: « Toutefois
« les équipages des navires pratiquant le cabo-
« tage international colonial sans attache avec la
« métropole pourront être composés de marins
« non français à l'exception: 1° de tous les offi-
« ciers (capitaine, second, chef mécanicien, lieu-
« tenant, etc.) 2° du maître d'équipage, 3° d'un
« minimum de deux marins, inscrits maritimes,
« dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la
« machine. Le nombre des marins inscrits fran-
« çais pourra être réduit: 1° sur les navires à va

(1) Voir à ce sujet Desjardins, *Droit commercial maritime*, tome I, p. 111.

« peur d'un tonnage inférieur à 1,000 tonneaux,
« à cinq, savoir: le capitaine, le second, le chef
« mécanicien, le maître d'équipage, un inscrit
« maritime français pour la machine; 2° sur les
« navires à voile d'un tonnage net inférieur à
« 1,000 tonneaux, savoir: le capitaine, le second,
« un maître d'équipage, un inscrit maritime
« français; 3° sur les navires à vapeur ou à voi-
« les d'un tonnage net inférieur à 400 tonneaux,
« à trois, savoir: le capitaine, le second, le chef
« mécanicien si le navire est à vapeur, ou un ins-
« crit maritime français pour la manœuvre si
« le navire est à voiles. (La même loi, art. 14,
« prévoit également l'élaboration d'un règlement
« d'administration publique sur les conditions
« dans lesquelles il pourra être procédé dans les
« colonies à la francisation des navires.

Disons pour terminer, que la loi du 20 avril 1906 déclare dans son article 12: « Est égale-
« ment abrogé pour les navires ayant leur port
« d'attache dans les colonies, l'article 2 de la loi
« du 21 septembre 1793, en ce qui concerne la
« composition de leurs équipages, laquelle sera
« fixée par un règlement d'administration pu-
« blique. »

Il n'a encore rien été fait. Il importe cepen-
dant qu'un nouveau régime, fixé non par des

circulaires mais par la loi, donne, sur ce point au moins, à l'armement français dans les colonies des facilités comparables à celles de ses rivaux.

La condition imposée par le décret de 1793, en ce qui concerne la composition de l'équipage est trop rigoureuse . Il est vrai qu'elle s'explique par le désir de favoriser les gens de mer français en obligeant à choisir parmi eux la plus grande partie du personnel des navires et de compenser par cette faveur les charges de l'inscription maritime. Mais, à l'heure actuelle, où les besoins de l'industrie et du commerce ont nécessité la construction et l'armement de milliers de navires destinés à porter au loin le trop plein de l'activité des cités, la marine française souffre de cette condition trop sévère. De plus en plus les bâtiments étrangers accaparent le monopole du transport aussi bien des marchandises que des voyageurs, et il est pénible de constater combien peu nombreux sont, dans les ports étrangers et même dans nos ports, les navires battant pavillon français par rapport aux puissants navires anglais, allemands ou italiens. Il serait à souhaiter que l'on revint aux dispositions anciennes du décret de 1723 et que le législateur permette d'employer un tiers, au moins de matelots étrangers dans nos équipages.

A cet égard, la plupart des législations étrangères sont moins protectrices que la nôtre et il est à constater que les marines les plus puissantes, comme celles de l'Angleterre et de l'Allemagne, ne sont pas réglementées à ce sujet. Quelques nations, cependant, exigent à l'exemple de la France que la majorité des marins formant l'équipage soient des nationaux, mais presque tous admettent des exceptions nombreuses.

Au Chili, la loi du 24 juin 1878 admet dans l'art. 7 que le Président de la République, d'accord avec le Conseil d'Etat, peut, dans certains cas, déclarer que la proportion des navires chiliens sur les navires nationaux sera inférieure à celle établie par la présente loi. Cette proportion qui est *d'un tiers* peut donc être diminuée.

En Espagne, l'ordonnance royale du 29 mai 1871 dispose (art. 634) que « le capitaine pourra
« composer l'équipage de son navire du nombre
« d'hommes qu'il jugera convenable, et, à défaut
« de marins espagnols, il pourra embarquer des
« étrangers domiciliés dans le pays, sans que,
« toutefois, leur nombre puisse dépasser le *cin-*
« *quième* de l'équipage. Lorsque dans les ports
« étrangers, le capitaine ne trouvera pas un
« nombre suffisant de matelots nationaux, il
« pourra compléter l'équipage avec des étran-

« gers, avec l'adhésion du consul et des autorités « de la marine ». La même disposition se retrouve en Italie et en Portugal où l'on oblige, d'ailleurs, les *deux tiers* de l'équipage à être des nationaux. La Russie et la Grèce sont les seuls pays qui aient adopté la même proportion que la France mais en Russie de nombreux traités ont modifié cette disposition et même d'après Tchernow (1) en 1858 et 1863 il aurait été décidé que, jusqu'à nouvel ordre, les capitaines, seconds, pilotes et matelots de nationalité étrangère seraient admis sans restriction à bord des navires de commerce. Mais les armateurs usant de ce droit étaient soumis à un impôt de 25 roubles par matelot étranger au dessus de la limite des trois quarts.

Nous devons encore citer le Mexique qui oblige qu'*un tiers* des marins soient mexicains et les Etats-Unis qui eux obligent tous les marins à être des nationaux. Tous les autres pays n'imposent aucune condition, à ce sujet, dans leur code maritime.

Cette liberté paraît exagérée chez certaines nations et on s'est ému de cette situation notam-

(1) Tchernow, *Traduction du Code de commerce russe*. Introduction, p. 21, et remarque sur l'article 195, p. 52.

ment en Angleterre. Le Journal le « Times », dans un numéro du 2 juin 1897, donne le compte-rendu d'une séance où cette question a été agitée :

« A la réunion annuelle de la *Liverpool Mercantile marine service Association* du 31 mai 1897, le capitaine I. Price a vivement déploré que le nombre des étrangers croissât toujours à bord des navires anglais. Quelques-uns de ces navires, dit-il, n'étaient plus maintenant anglais que de nom, ils étaient commandés et équipés par des étrangers; dans beaucoup de cas, il n'y avait pas un anglais sur le navire. M. Willox a appuyé la proposition; en le faisant, il dit que rien ne pouvait mieux montrer l'anomalie des lois maritimes que le simple fait qu'un étranger ne pouvait posséder un navire anglais, mais que ce navire pouvait être équipé depuis le « quaterdeck » jusqu'aux hunes avec des étrangers, de telle sorte que la vieille théorie de la constitution britannique qu'un navire portant le pavillon britannique était une partie de l'empire, a été tournée en dérision au point que les biens sur mer étaient en possession d'étrangers. Il y avait aussi cette flagrante anomalie que des étrangers, peut-être des ennemis éventuels, étaient exercés et diplômés en qualité de pilotes dans les ports et

« les eaux britanniques. Les clefs des ports anglais devraient être en des mains sûres et non pas exposées à être employées par des étrangers, capables de devenir des ennemis. » Le « Times » ajoute que le rapport a été adopté (1).

De ce très rapide exposé, il résulte qu'une trop grande liberté peut paraître aussi nuisible qu'une réglementation trop sévère. Certains pays, comme l'Angleterre, après avoir longtemps suivi une politique protectionniste ont introduit les méthodes libre-échangistes. Il semble que l'Angleterre soit, à l'heure actuelle, à une période critique de son histoire. Dépassée dans certaines branches de l'industrie par les Etats-Unis et bientôt par l'Allemagne, elle devra, peut-être, revenir en partie aux mesures anciennes. Il ne faudrait pas cependant que l'exemple de l'Angleterre puisse autoriser à tirer une conclusion quant à la méthode à suivre en France et s'il nous semble que le système des primes qui existent actuellement soit insuffisant pour permettre à la France de lutter victorieusement contre ses rivaux de la mer du Nord, il semble cependant

(1) Cité dans le *Journal du Droit international privé*, année 1897, p. 638.

qu'en ce qui concerne les équipages de sa marine marchande, elle aurait intérêt à en permettre plus largement l'accès aux étrangers.

SECTION IV

NATIONALITÉ DES PROPRIÉTAIRES

ÉTUDE DES CONDITIONS IMPOSÉES « AU SIMPLE PARTICULIER »
PROPRIÉTAIRE DE NAVIRES EN FRANCE ET DANS LES DIVERS PAYS

Nous touchons ici à la deuxième et dernière condition imposée en France, et d'ailleurs, dans presque tous les pays, pour qu'un navire soit nationalisé.

Cette question est très délicate et peut se subdiviser en deux sections. On peut tout d'abord considérer que le propriétaire du navire est un simple particulier; cette situation est la première qui ait été réglementée par les différents codes. Mais au cours des temps, la marine s'étant complètement transformée, la construction et l'armement des navires demandant des capitaux toujours plus considérables, on a vu se former des sociétés qui sont devenues propriétaires de na-

vires. Nous étudierons dans un chapitre suivant ce cas nouveau, et nous verrons comment les différentes législations ont dû modifier leurs textes de lois pour réglementer cette nouvelle forme de propriété que n'avaient pas prévu les textes anciens.

Etudions donc tout d'abord les conditions imposées au simple particulier propriétaire de navire.

Phillimore (1), dans ses commentaires, énonce ce principe que: « Le caractère du vaisseau dépend du caractère national du propriétaire, *« déterminé par son domicile »*; Wildam (*International law*) dit de même: « Lorsqu'il n'y a rien de particulier ou de spécial dans la conduite du vaisseau lui-même, son caractère national est *déterminé par la résidence du propriétaire.* »

Travers Twiss (2) est plus explicite lorsqu'il écrit:

« D'après la loi des nations, quand il faut s'assurer du caractère national d'une personne, la première question est de savoir dans

(1) Phillimore, *Commentaries Upon international law*, t. III, p. 606.

(2) Travers-Twiss, *Law of nations*, tome I, pp. 232-298.

« quel territoire elle réside, et si elle réside dans
« ce territoire à titre temporaire ou permanent.
« Si c'est à titre permanent, elle est regardée
« comme appartenant à la nation sur le terri-
« toire de laquelle elle réside. Si sa résidence
« dans un territoire donné n'a lieu qu'à titre
« temporaire, elle est regardée comme y étant
« étrangère, et il reste à rechercher dans quel
« pays est le principal établissement de cet in-
« dividu et en quel lieu il doit retourner pour se
« considérer comme chez lui. » Ce principe po-
sé, voyons quels sont les règlements établis par
les divers gouvernements.

Ici encore la loi est passée par des étapes suc-
cessives.

Dans la plupart des législations, on n'admet-
tait pas, non seulement qu'un étranger possédât
un bâtiment national et par conséquent pût
jouir des privilèges inhérents à la nationalité,
mais encore qu'un bâtiment fût vendu pour être
dénationalisé. Tels étaient les vieux usages de
la ligue hanséatique (Voir dans Desjardins, t. 1,
p. 107, *recès de 1412, 1434, 1447*). L'ancien droit
espagnol n'était pas moins sévère. Le statut de
1397 (ch. 96) ne permettrait aux Ancônitaïns de
vendre à des étrangers que des chaloupes ou des
gondoles. Plusieurs lois conçues dans le même

esprit, notamment les statuts de 1232 (art. 26) et de 1255 (art. 93) défendaient aux Vénitiens de vendre des navires aux étrangers (Pardessus, collect., t. iv, p. 496).

En France, le droit ancien réservait aux seuls Français *domiciliés en France* la propriété des navires français. Louis XIV, par le règlement du 24 octobre 1681 (art. 4), pose cette condition. Emerigon (t. i, p. 192) nous dit que ce principe fut consacré par le règlement du 1^{er} mars 1716. Une ordonnance du 18 janvier 1717 prohiba toute copropriété de navires entre étrangers et français quelle que fût la nationalité des navires. Enfin la déclaration du 21 octobre 1727 étendit la prohibition aux naturalisés et aux français mariés à l'étranger à des filles étrangères.

Le droit intermédiaire vint atténuer la rigueur des anciennes ordonnances mais seulement en ce qui touchait le domicile.

L'acte de navigation du 21 septembre 1793 exigea que tout bâtiment national fût entièrement possédé par des Français. Un second décret du même jour obligeait l'armateur à déclarer par écrit qu'aucun étranger n'était intéressé directement ou indirectement dans la propriété.

Ce système fut complété par la loi du 27 vendémiaire an II. L'article 12 de cette loi portait:

« Aucun français résidant en pays étranger ne
« pourra être propriétaire en totalité ou en par-
« tie d'un bâtiment français faisant le commer-
« ce en France ou possession de France; et s'il
« n'est pas prouvé par le certificat du Consul
« de France dans le pays étranger où il réside
« qu'il n'a point prêté serment de fidélité à cet
« Etat et qu'il s'y est soumis à la juridiction
« consulaire de France. »

Par contre, l'article 13 de la même loi édictait des précautions particulières en ce qui touchait la nationalité même des propriétaires. Avant la délivrance des actes de congé et de francisation le propriétaire devait prêter serment en cette forme: « Le (*nom et domicile*) jure et affirme
« que (*le nom du bâtiment et du port auquel il*
« *appartient*) est un (*espèce, tonnage du bâti-*
« *ment et description suivant le certificat du*
« *mesureur vérificateur*), a été construit à (*lieu*
« *de construction*) en (*année de construction*;
« *s'il a été pris ou confisqué ou perdu sur la*
« *côte exprimer le lieu, le temps du jugement et*
« *vente*), que je suis seul propriétaire du dit bâ-
« timent ou conjoint avec (*nom, état, domicile*
« *des intéressés*), et qu'aucune autre personne
« quelconque n'y a droit, titre, intérêt, portion
« ou propriété; que je suis citoyen de France,

« soumis et fidèle à la constitution des Français
« ainsi que les associés ci-dessus (*s'il y en a*),
« qu'aucun étranger n'est, directement ou indi-
« rectement, intéressé dans le susdit bâtiment. »

En outre, comme le fait remarquer M. Desjardins, le propriétaire qui faisait sortir son navire de France devait donner soumission et caution de le représenter, il lui était défendu de s'expatrier. Forcé de rentrer au port avec le pavillon français, ne pouvant vendre son navire que par devant nos officiers publics et moyennant inscription de la vente totale ou partielle au dos de l'acte de francisation, ce propriétaire ne pouvait dénationaliser le navire. Un bâtiment d'origine française devait vivre et mourir français.

Cette dernière partie du système disparut dès les premières années de la Restauration. L'article 2 de la loi du 21 avril 1818 permit l'exportation de navires français moyennant un droit de 2 fr. par tonneau. Dès lors, la vente put être faite au profit des étrangers comme au profit des nationaux. Quant à la première partie du système, elle fut abrogée par la loi du 9 mai 1845. L'article 11 a décidé, en effet, qu'il suffisait pour qu'un navire gardât la nationalité française qu'il appartînt pour moitié à des français; la

formule du serment a été modifiée en conséquence. La présentation d'un acte d'acquisition authentique dispense le propriétaire de la prestation du serment.

Cette loi n'a pas été abrogée depuis, et c'est elle qui régit cette question à l'heure actuelle.

« Cette innovation, écrit M.^r Desjardins, se
« justifiait avant la suppression des surtaxes de
« pavillon: elle pouvait amener les capitaux
« étrangers à se porter sur les navires français.
« La loi du 9 mai 1845 n'offre plus guère, au-
« jourd'hui, qu'un inconvénient grave: au mo-
« ment d'une guerre, la moitié de notre marine
« marchande pourrait être aux mains d'un peu-
« ple ennemi. »

La plupart des législations étrangères sont plus rigoureuses que la nôtre.

C'est ainsi que, à part la Belgique, la Grèce et les Pays-Bas qui admettent la même proportion que la France, toutes les autres nations se montrent plus exigeantes. L'Autriche-Hongrie, le Danemark, l'Italie et la Suède obligent que les navires appartiennent pour deux tiers à des nationaux. Tous les autres Etats décident que la propriété doit être exclusivement nationale. Ce sont: l'Allemagne, le Brésil, le Chili, l'Égypte, l'Espagne, les Etats-Unis, la Finlande, la Gran-

de-Bretagne, le Japon, le Mexique, la Norvège, le Portugal, la Russie et la Turquie.

Deux pays, la République Argentine et l'Uruguay, n'imposent aucune condition.

Nous allons reprendre un peu plus en détail la législation de ces diverses nations. Il semble, en effet, qu'un rapprochement soit intéressant à faire et bien que les conditions d'existence ne soient pas les mêmes pour tous les pays, on peut cependant en tirer un utile enseignement. En Belgique, les navires peuvent appartenir pour moitié soit à des citoyens belges, soit à des étrangers ayant une année de résidence continue, ou qui ont établi leur domicile en Belgique avec une autorisation du roi.

En Autriche-Hongrie, la proportion entre propriétaires nationaux et étrangers est des *deux tiers*, ainsi qu'en Suède; pour ce dernier pays, cependant, il faut que celui des copropriétaires qui surveille l'armement soit suédois.

Certains autres pays, tout en adoptant une proportion du même genre, admettent que l'élément soi-disant national soit représenté par des citoyens, soit par des étrangers domiciliés. C'est ainsi qu'en Danemark il faut que le navire soit pour *deux tiers* au moins la propriété de personnes possédant l'indigénat danois ou

domiciliés dans les Etats danois pendant cinq années au moins. En Italie (1), le navire peut appartenir pour *deux tiers* à des citoyens ou étrangers domiciliés au moins depuis cinq ans et pour *un tiers* à des étrangers non domiciliés. Les articles 41 et 48 du Code de 1877 déterminent les mesures à prendre contre ceux qui viendraient à acquérir dans la propriété d'un navire une part supérieure à celle qu'ils sont autorisés à posséder. « Les étrangers n'ayant ni leur domicile, ni leur résidence dans l'Etat depuis cinq ans, qui, à un titre quelconque, acquièrent la propriété d'un navire italien pour une quote-part supérieure au tiers doivent, dans le délai d'un an, transporter l'excédent à une personne ayant la qualité requise par le présent code. Toutes les fois que, par suite de changement de nationalité, ou pour une raison quelconque, le copropriétaire d'un navire perd le droit de cité italien (*la cittadinanza*), il en doit faire la déclaration à l'office de la capitainerie du port, et s'il ne se trouve plus dans les conditions prévues par l'article 40, première partie, il doit, dans l'année, céder en

(1) H. Prudhomme, *Code de la marine marchande italien*, Paris 1896.

« faveur d'italiens les quirats dépassant le tiers
« accordé aux étrangers. Les mêmes obligations
« incombent, dans tous les cas, à la femme ita-
« lienne qui épouse un étranger et abandonne
« l'Etat. » L'article 48, § 1, décide que: « Lors-
« que l'officier de port reconnaît que, par suite
« de mort, mariage, changement de nationalité
« du propriétaire, d'adjudication ou d'abandon
« légitime, un navire est devenu intégralement
« la propriété d'une personne n'ayant pas les
« qualités requises pour être propriétaire d'un
« navire italien, ou ayant perdu les dites quali-
« tés, il publie dans le journal des annonces ju-
« diciaires un avis portant notification aux
« créanciers pouvant avoir des intérêts sur ce
« navire que, le délai de trois mois écoulé, s'il
« ne survient pas d'opposition, il délivrera le
« certificat d'abandon du pavillon et rayera le
« navire de la matricule. »

Dans les autres pays, la législation est particulière-
ment rigoureuse. En Allemagne, tous les
propriétaires doivent avoir la nationalité d'em-
pire.

En Angleterre, la condition pour être proprié-
taire de navires britanniques ou de parts de ces
navires est maintenant définie dans le *Merchant
Shipping act* de 1894 qui réédite en partie l'act.

18 du *Merchant Shipping act* de 1854. L'article 1^{er} de « l'act » de 1894 établit qu'un navire ne sera considéré comme britannique que s'il appartient en entier à des personnes ayant les qualités requises pour être propriétaires de navires britanniques, savoir: *a)* les sujets nés britanniques; *b)* les sujets nationalisés britanniques; *c)* les individus admis à la jouissance des droits civils par la législation. De plus les dispositions du même article établissent qu'un sujet né britannique qui est devenu sujet ou citoyen étranger n'a les qualités requises pour être propriétaire de navire britannique que s'il a prêté depuis le serment d'allégeance au roi et que si, pendant le temps qu'il est propriétaire du navire il réside dans les domaines britanniques ou est associé dans une entreprise opérant dans ces domaines. Les mêmes conditions sont exigées d'un sujet naturalisé anglais ou *denizé*.

Au Brésil, en Finlande, au Mexique, les navires doivent appartenir exclusivement à des nationaux.

Les Etats-Unis prescrivent la même règle, et y ajoutent que si la nationalité américaine a été acquise par la naturalisation, les propriétaires de navires ne peuvent séjourner plus d'un an dans le pays natal ni plus de deux ans à l'étran-

ger sans qu'il en résulte pour leurs bâtiments la perte de la nationalité.

De cette longue énumération, il paraît difficile de tirer des déductions rigoureuses. En dehors des conditions générales de sécurité, communes à tous les pays, il existe pour chacun d'eux des conditions particulières qui ont guidé leurs législateurs respectifs. Cependant, il n'est pas douteux, comme nous l'avons dit au début de ce chapitre, que chez les peuples aux marines les plus puissantes, la tendance soit nettement protectionniste. Nous verrons au cours de l'étude qu'il nous reste à faire sur la situation spéciale des navires appartenant à des sociétés, que cette idée se retrouvera et se précisera dans bien des législations.

CHAPITRE IV

CONDITIONS DE LA NATIONALITÉ DES NAVIRES APPARTENANT A DES SOCIÉTÉS

SECTION PREMIÈRE

LÉGISLATION FRANÇAISE

SON CARACTÈRE PROVISOIRE — SES IMPERFECTIONS

Les transformations profondes qui se produisent, de nos jours, dans la navigation maritime; l'essor que prend le commerce sur mer par suite de l'accroissement toujours plus grand de la production et du besoin où elle est de trouver des débouchés, a nécessité la construction de ces puissants vapeurs qui sillonnent les mers. A l'heure actuelle, l'industrie de l'armement est obligée de

recourir, pour les énormes capitaux qui sont nécessaires, à la constitution de sociétés, et spécialement de sociétés anonymes qui, devenues propriétaires de navires construits avec les derniers perfectionnements, s'adjugent le monopole des transports.

Il paraît intéressant d'étudier les modifications que les différents gouvernements ont dû apporter aux conditions qu'ils imposent aux navires appartenant à de simples particuliers pour leur accorder la nationalité et de voir à ce sujet jusqu'à quel point les législations ont prévu ce cas nouveau de sociétés propriétaires de navires.

C'est que les sociétés anonymes sont l'élément qui résiste le plus au principe, encore prédominant dans les diverses législations, d'après lequel les navires doivent être la propriété exclusive des nationaux. La nature de ces sociétés, qui répugnent, en effet, à ce qu'elles se bornent à employer les capitaux d'un seul pays, leur a fait jouer un rôle très important dans la révision des différentes législations sur la nationalité des navires. Travers-Twiss (1) écrit à ce sujet: « En « vertu du droit maritime général, un navire peut « appartenir à plusieurs propriétaires, et il n'y a

(1) Travers-Twiss, *The laws of nations*, tome II, p. 175.

« rien, dans le droit maritime, qui empêche que
« la propriété d'un navire se partage entre des
« citoyens d'Etats différents. De plus, bien que
« la politique d'un Etat puisse lui conseiller par-
« fois d'exclure complètement les étrangers de
« de tout droit de propriété dans une part quel-
« conque d'un vaisseau autorisé par la loi mu-
« nicipale de cet Etat à arborer son pavillon
« commercial, cette règle n'est cependant pas in-
« variable et il y a des cas où le droit maritime
« d'un Etat permet que les actionnaires ou pro-
« priétaires en commun d'un bâtiment marchand
« soient citoyens d'Etats différents. Mais alors,
« le croiseur belligérant est autorisé à examiner
« le passeport ou la lettre de mer du navire, et
« les tribunaux des prises ont regardé le navire
« comme lié par le caractère qui lui est imprimé
« par l'autorité du gouvernement dont émane le
« passeport ou la lettre de mer. »

Les règles que nous avons formulées dans le chapitre précédent en ce qui touche la nationalité des propriétaires de navires, devient d'une application délicate lorsque le navire appartient non plus à un ou plusieurs particuliers, mais à une société, société en nom collectif ou plus spécialement à une société anonyme ayant son siège en France et à la nationalité de laquelle

participent naturellement les navires qui lui appartiennent. Il est, en effet, difficile et même impossible de déterminer la part des intérêts de cette société qui se trouve aux mains de citoyens français, et le danger peut paraître d'autant plus grand que la loi n'a pris aucune précaution particulière au sujet de la nationalité des directeurs ou administrateurs.

La Cour de Cassation, dans un arrêt du 20 juin 1870 (1), a reconnu qu'une société constituée en France et y ayant son siège social était française alors même qu'elle aurait pour objet l'exécution de travaux en pays étranger, et M. Thaller (2) déclare « qu'une société a son domicile dans l'endroit où elle parle au public, et « elle parle au public non par ses directeurs de « travaux, mais par ses organes juridiques ».

Considérons le cas d'une société constituée dans le but de construire et d'armer des navires, doit-on, contrairement à ce qui se fait dans les autres sociétés, tenir compte de la nationalité des associés ?

A l'heure actuelle, nous l'avons vu précédemment, deux conditions sont exigées par le légis-

(1) Voir Dalloz, 1870, I, 416.

(2) Voir Thaller, *Annales du droit commercial*, année 1870

iateur pour qu'un navire soit français; il faut: 1° que le capitaine, les officiers et les trois quarts au moins de l'équipage sont français: 2° qu'il appartienne pour moitié au moins à des français. Cette dernière condition soulève des difficultés d'application lorsque le navire appartient à des sociétés soit en nom collectif, soit anonymes.

Les rédacteurs du Code ne pouvaient pas songer à régler cette situation; elle était d'ailleurs à l'époque de la promulgation du Code, à peu près inexistante.

La loi de 1845 ne semble pas avoir prévu cette hypothèse ou du moins elle ne l'a pas réglée.

Que faut-il décider?

Certains auteurs n'admettent pas pour les bâtiments de mer appartenant à une société en nom collectif le droit de naviguer sous pavillon français. Ils prétendent, pour défendre leur opinion, qu'il faut protéger les intérêts français et ne reconnaître certaines faveurs qu'aux seuls nationaux. Si l'on admettait pour des étrangers unis par les liens d'une telle société, les bénéfices que la loi confère aux Français seulement, on agirait contrairement à l'esprit de cette loi. Devons-nous accepter une pareille solution? Il ne semble pas qu'elle soit fondée au point de vue juridique si

l'on reconnaît qu'une société de commerce constitue une personne morale dont la nationalité aussi bien que le domicile doit être indépendant de celle des associés. Il n'y a pas à distinguer si elle est ou non une société d'armement et l'on doit toujours suivre les mêmes principes. Il fallait cependant essayer de régler une question aussi importante que celle de la nationalité des navires appartenant à des sociétés, et dès 1847, le gouvernement s'en préoccupa. Une ordonnance fut préparée dont l'objet était de modifier la formule du serment que nous avons donnée dans le précédent chapitre afin de permettre d'y englober dans des conditions déterminées les sociétés anonymes. Mais le projet de cette ordonnance soumis au Conseil d'Etat fut repoussé, par un avis en date du 26 mai 1847, pour des raisons que la haute assemblée eut l'occasion de reprendre en 1887, comme nous allons le voir.

Une société anonyme française peut posséder un navire. La plupart des Compagnies importantes de navigation ont même divisé leur capital en actions, les étrangers peuvent y prendre le nombre d'actions qui leur convient. Si une société anonyme s'est régulièrement constituée en France, suivant la loi française, si elle est domiciliée dans ce pays en y établissant son siège so-

cial et le centre effectif de ses affaires, elle peut posséder des navires quelle que soit la nationalité des souscripteurs des actions.

M., Desjardins, avocat général à la Cour de Cassation, partage cette opinion. Il écrivait en 1878: « Pourvu que la société soit constituée en France, des étrangers peuvent, sans contrôle, posséder toutes les actions d'une grande compagnie d'armements maritimes (1) ».

Il convient cependant que la société anonyme créée en France soit une société sérieuse dont la création n'a pas eu pour but de tourner les dispositions de la loi française qui ne permet pas qu'un navire, pour être Français, soit la propriété d'étrangers au-delà de la moitié.

Toutefois un tempéramment a été apporté, dans la pratique, à la liberté absolue laissée aux sociétés anonymes, propriétaires de navires, de se former exclusivement, à l'aide de capitaux souscrits par des actionnaires étrangers.

En 1887, les sociétés de navigation prenant un développement considérable en France, l'Administration des Douanes sollicita, par l'entremise du Ministère des Finances, l'avis du Conseil

(1) Voir Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, tome I, p. 117.

d'Etat sur la manière dont pouvaient être appliquées à ces sociétés les règles formulées par la loi de vendémiaire an II et de juin 1845. Le Conseil d'Etat répondit par l'avis suivant qu'il est intéressant, pensons-nous, de reproduire. Le Conseil estime que le gouvernement a toute latitude pour accorder ou refuser, selon le cas, la francisation aux navires dépendant de sociétés anonymes où la prédominance de l'élément étranger ne répond pas aux prescriptions de la loi de 1845.

« Conseil d'Etat (1). — Section des Finances,
« des Postes et Télégraphes, de la Guerre, de la
« Marine et des Colonies. — N° 63727. — Séan-
« ce du 5 avril 1887. — « La section des Finan-
« ces, des Postes et Télégraphes, de la Guerre,
« de la Marine et des Colonies du Conseil d'Etat,
« sur le renvoi qui lui a été fait par le Ministre
« des Finances, sur la question de savoir dans
« quelle mesure les lois existantes lui paraissent
« se prêter à la francisation des bateaux apparte-
« nant à des sociétés anonymes et à quelle con-
« dition elle peut être accordée; — Vu la loi du
« 21 septembre 1793; — Vu la loi du 27 vendé-
« miaire an II, article 13; — Vu la loi du 9
« juin 1845, article 11; — Vu l'avis du Conseil

(1) *Journal du droit international privé*, année 1887, p. 250

« d'Etat du 26 mai 1847; — Ensemble les piè-
« ces du dossier; — Considérant que les motifs
« invoqués en 1847 pour repousser le projet d'or-
« donnance tendant à transformer la formule du
« serment à prêter par les propriétaires de na-
« vires, lorsque ceux-ci appartiennent à des so-
« ciétés anonymes, persistent aujourd'hui; —
« Que même en laissant de côté les arguments ti-
« rés des intérêts des actionnaires dans les na-
« vires, il est impossible de reconnaître à une so-
« ciété anonyme la qualité de citoyen français;
« — Que le pouvoir législatif, seul, pourrait mo-
« difier les prescriptions formelles édictées par
« les lois du 27 vendémiaire an II et 9 juin 1845;
« — Considérant que si les lois susvisées n'ont
« pu prévoir la transformation de la marine,
« transformations nécessitant des capitaux con-
« sidérables, qu'il est difficile de réunir autre-
« ment que par la constitution de sociétés d'ar-
« mement, et n'ont édicté aucune disposition ap-
« plicable à ces sociétés, *il appartient à l'Admi-*
« *nistration de prendre sous sa responsabilité*
« *des mesures provisoires* applicables aux navi-
« res appartenant à des sociétés anonymes ou
« autres, jusqu'au moment où le législateur au-
« rait statué à leur égard; — Considérant, en
« ce qui concerne ces titres de francisation pro-

« visoire que rien ne fait obstacle au pouvoir de
« l'Administration des Douanes de les refuser
« aux sociétés dont la constitution ne lui paraît
« pas répondre aux vœux du législateur sur la
« matière; — Que, d'ailleurs, à raison du carac-
« tère légal des sociétés anonymes et de l'extrême
« mobilité de la propriété de leurs actions, il
« n'est pas possible de formuler, dans un texte
« précis, les conditions auxquelles l'adminis-
« tration pourrait reconnaître qu'il est donné
« satisfaction aux intérêts nationaux, que la di-
« te législation a pour but de sauvegarder; —
« Est d'avis — Qu'il y a lieu de répondre au
« Ministre des Finances dans le sens des obser-
« vations qui précèdent. »

Ainsi donc, aux termes de cet avis, l'interprète est obligé de suppléer au silence de la loi. L'Administration des Douanes est souveraine pour décider le cas où il y a lieu ou non d'admettre à la francisation des navires appartenant à des sociétés anonymes. On peut ne pas approuver cet avis, ne pas le trouver conforme à telle ou telle théorie sur la propriété des navires par ces sortes de sociétés, mais nul recours légal n'existe pour obliger le Ministre des Finances à en suivre un autre. « Cependant, dit M. Feldmann (1),

(1) Feldmann, *Notes et questions de droit maritime*, 1906.

« encore qu'il n'y eût pas à redouter que l'Admi-
« nistration abusât du droit qui lui était recon-
« nu, le Conseil d'Etat envisageait la situation
« comme purement provisoire, invitant le légis-
« lateur à faire accorder, dans la mesure néces-
« saire, les prescriptions légales anciennes et les
« besoins nouveaux de l'Industrie. »

Cette situation provisoire n'a jamais été mo-
difiée. Il y a lieu de le regretter. Ainsi la loi sur
la marine marchande du 7 avril 1902 a édicté de
nouvelles dispositions en ce qui concerne les so-
ciétés, mais elle se borne à en faire la condition
du droit aux primes et sans qu'il y soit dit qu'il
y faille voir une condition exigée pour la franci-
sation et la nationalité des navires (art. 1^{er}, § 2):

« La compensation d'armement et la prime à la
« navigation prévues aux articles 2 et 3 sont sou-
« mises aux conditions suivantes: les sociétés
« anonymes ou autres, propriétaires de bâti-
« ments recevant l'une de ces allocations, de-
« vront avoir dans leur conseil d'adminsitration
« ou de surveillance une majorité de citoyens
« français. Le président du Conseil d'Adminis-
« tration, l'administrateur délégué ou le gérant,
« devront être Français. — Lorsqu'il sera éta-
« bli que le propriétaire français, société ou in-
« dividu bénéficiant des avantages de la loi, est

« une personne interposée et que le réel propriétaire est étranger, les primes seront immédiatement supprimées... » Il n'apparaît pas, cependant, que cette situation ait jamais donné lieu à des réclamations sérieuses de la part des intéressés; nous devons, de plus, reconnaître qu'une société d'armement, même composée d'étrangers, mais fonctionnant en France, favorise le commerce extérieur et contribue au développement des richesses nationales; elle justifie donc, à ce titre, les avantages que la loi pourra lui conférer. Mais, à d'autres points de vue, cette lacune dans notre législation devrait être comblée au plus tôt. Nous nous efforcerons de montrer, en étudiant les législations étrangères, bien plus explicites que la nôtre à ce sujet, le danger qu'il y a pour la marine de notre pays de ne pas posséder sur ce sujet un texte de lois précis au lieu de s'en remettre à l'appréciation d'une administration.

SECTION II

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE

ÉTUDE COMPARATIVE. — CONCLUSION

Les législations étrangères ont cherché à obvier à cet état de choses et elles ont ainsi paré, de différentes manières, au danger qui en résulte. Alors même qu'elles déterminent la nationalité des navires en s'attachant à celle des propriétaires, elles font fléchir ces règles quand ils appartiennent à des sociétés. Nous allons diviser l'étude de ces différentes législations en deux paragraphes, examinant d'abord celles des pays qui, à l'exemple de la France, exigent qu'une partie seulement du navire appartienne à des nationaux, nous verrons ensuite celles qui obligent que la propriété des bâtiments de mer soit exclusivement nationale. Dans la première catégorie, se trouve: l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemarck, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas et la Suède, les autres nations se rangent dans la deuxième catégorie à l'exception de la

République-Argentine et de l'Uruguay qui n'imposent aucune condition pour la propriété.

La loi autrichienne du 7 mai 1879 *sur l'enregistrement des navires de commerce*, article 2, assimile aux Autrichiens les sociétés par actions constituées en Autriche et y ayant leur siège. La loi belge du 20 janvier 1873 *sur les lettres de mer* a consacré le même principe. Dans son article 2, elle s'exprime ainsi: « Il ne sera délivré de lettres de mer qu'à des navires appartenant pour plus de moitié... à des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique. »

Le Danemarck, la Suède et la Norvège ont un code maritime uniforme (1), respectivement entré en vigueur en 1892, 1893 et 1894. Toutefois, sur les conditions de la nationalité des navires, l'accord n'a pu être réalisé entre les trois pays scandinaves.

En Danemark, la loi maritime du 1^{er} avril 1892 (*Soloven of 1^{er} april 1892*, B. n^o 56), arti-

(1) Voir L. Beauchet, *Lois maritimes scandinaves (Suède, Danemark, Norvège)* traduites et annotées (Paris, Imprimerie Nationale, 1895) dans la *Collection des codes étrangers*, publiée par le Comité de législation étrangère instituée par le Ministère de la Justice avec le concours de la Société de législation comparée.

de 1^{er}, exige que « pour qu'un navire ait le droit de naviguer sous pavillon danois, il faut, ou bien « qu'il soit, pour les deux tiers au moins, la propriété de personnes qui possèdent l'indigénat danois sans avoir été naturalisées dans un « Etat étranger, ou qui sont ou ont été domiciliés pendant cinq ans au moins dans l'Etat danois, ou bien qu'il appartienne à une société par actions dont l'administration a son siège dans l'Etat danois et se compose d'actionnaires qui remplissent les conditions précitées. » (Art. 10). « Si un navire appartient à plusieurs armateurs, ils doivent nommer un armateur gérant qui doit être sujet danois et domicilié dans ce royaume.

La loi suédoise du 12 juin 1891 décide « qu'un navire est réputé suédois... lorsqu'il appartient à une société par actions dont l'administration a son siège dans ce royaume et se compose d'actionnaires suédois. L'armateur gérant doit toujours être Suédois et domicilié dans ce royaume ». Lorsque, par suite d'une dévolution de biens, une action devient la propriété d'un étranger, celui-ci est obligé de la réaliser immédiatement. La même exigence se retrouve dans le code finlandais et dans le code maritime égyptien de 1883. Cette loi plus exigeante que

celle en vigueur au Danemark est trop rigoureuse.

Enfin, en Italie, jusqu'en 1877, on n'avait pas déterminé la façon dont on devrait, par rapport à la propriété du navire, conduire les sociétés commerciales. Cette lacune fut comblée par la loi du 24 mai 1877 (*Gaz off.*, 7 juillet 1877, n° 158).

Le code de 1877 a remplacé celui de 1865 antérieurement en vigueur (1).

Art. 40. — Les sociétés *en nom collectif*, ou en
« *commandite*, même lorsque le siège social est à
« l'étranger, sont considérées comme nationales
« et dès lors admises à participer à la propriété
« des navires italiens si l'un des sociétaires en
« nom est citoyen italien. Les sociétés de cette
« nature, composées d'étrangers, mais établies
« ou ayant leur siège social en Italie sont assi-
« milées aux étrangers domiciliés dans le royaume. Les sociétés *anonymes* sont considérées
« comme nationales lorsque leur principal siège
« social est en Italie et que c'est là qu'ont lieu les
« réunions générales. Quant aux succursales des
« sociétés étrangères autorisées par le gouverne-
« ment à opérer en Italie (aux termes du code

(1) Voir H. Prudhomme, Paris, 1896, *Le Code de la marine marchande italien*.

« italien, art. 156), les sociétés en commandite
« par actions et anonymes ne peuvent exister
« qu'en vertu d'un décret royal où se trouve ap-
« trouvé leur acte de constitution, elles sont as-
« similées aux étrangers domiciliés ou résidant
« en Italie, pourvu qu'en fait elles y aient un
« représentant muni d'un mandat général. »

Ainsi la législation italienne se montre très large. Elle ne tient guère compte de la nationalité des associés. Ce qui importe, d'après elle, c'est le siège social.

La loi hollandaise du 28 mars 1869 sur la nationalité des navires (1) déclare dans son article 2 que dans les Pays-Bas des « certificats de nationalité ne sont délivrés qu'aux bâtiments
« de mer appartenant pour plus de moitié: 1° à
« des sociétés en nom collectif ou en commandite
« établies dans les Pays-Bas; 2° à des sociétés
« de commerce anonymes ou à des corporations
« qui possèdent la personnalité civile, les unes
« et les autres établies dans les Pays-Bas et constituées conformément aux dispositions légales
« en vigueur, pourvu que la moitié, au moins,

(1) Consulter Van Eik, *Revue de droit international privé*, 1870, p. 573. *Aperçu de la législation néerlandaise récente sur la nationalité des navires.*

« des administrateurs soient établis dans les
« Pays-Bas. Le siège de l'administrateur dont
« parle l'article 330 du Code de Commerce doit
« toujours être dans les Pays-Bas. Sont consi-
« dérés comme établis dans les Pays-Bas au
« point de vue de la présente loi: a) les Néer-
« landais domiciliés dans les Pays-Bas; b) tou-
« tes autres personnes qui ont leur domicile dans
« les Pays-Bas pendant l'année qui précède le
« jour où le certificat est demandé. »

Au cours de la discussion de cette loi de 1869, qui devait remplacer celle de 1819, M. Godefroi, exprimant le désir de voir se former sur ce sujet un accord international, proclamait à la tribune: « Au point de vue du droit international, « il est indifférent que l'étranger soit proprié-
« taire pour 1/100 ou pour 4/16 ou pour 9/16.
« Il n'y a pas de sûreté aussi longtemps que l'in-
« térêt étranger, si minime qu'il soit, expose le
« navire à des périls. Au fond, le système de la
« loi de 1819, que l'on veut abandonner aujour-
« d'hui, est le seul qui offre toute la sûreté dont
« le domaine des relations internationales est
« susceptible, tant que le droit des gens ne dé-
« génère pas en droit du canon. Mais cette loi a,
« en même temps, le pernicieux effet, d'exclure
« le capital étranger de la propriété des navires;

« c'est à ce désavantage que le projet veut mettre
« fin. Il le fait *d'une manière limitée* quant aux
« individus et aux sociétés en nom collectif,
« *d'une manière illimitée* — mais par cela mê-
« me un peu aux dépens de la logique — quant
« aux sociétés anonymes. En effet, le capital de
« ces sociétés peut se trouver en entier ou pour
« plus de moitié entre les mains d'actionnaires
« *étrangers*. Nous avons donc à choisir entre les
« difficultés que peut faire naître l'abandon du
« principe de la loi de 1819 et le détriment que
« la privation du capital étranger cause à nos
« constructeurs de navires et à nos armateurs.
« Pour moi, plutôt que de concourir au main-
« tien de la loi surannée de 1819, je crois de-
« voir me contenter de ce projet, espérant, avec
« le ministre des Finances, que notre exemple
« conduira à l'adoption de principes internatio-
« naux analogues (1) »

Nous avons cru intéressant de citer ces paroles, indiquant les raisons qui ont décidé le législateur à adopter les articles de la loi que nous avons rapportée plus haut

En Russie, le Code de Commerce, édition de

(1) Voir *Revue de droit international privé*, 1870, p. 591.

1893 (1); décide (art. 138) que les sociétés russes par actions jouissent du droit d'arborer le pavillon de commerce russe lorsqu'elles ont le siège de leur administration et de leurs bureaux principaux sur le territoire de l'Empire; il en est de même: 1° des maisons de commerce légalement établies si l'un des directeurs principaux ayant la signature est sujet russe; 2° des personnes qui se sont associées pour acheter ou construire un navire à frais communs si l'associé principal est sujet russe.

En Allemagne, la question qui nous intéresse est réglée par la loi du 22 juin 1899 concernant le droit de porter le pavillon allemand pour les navires de commerce (*Gesetz betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe. — Reichsgesetzblatt 1899, xxiv, n° 2584, p. 319.*)

Cette loi abroge les lois antérieures du 25 octobre 1867 et du 15 avril 1885. Nous avons vu qu'en Allemagne les navires de commerce ne sont admis à porter le pavillon d'empire qu'autant qu'ils appartiennent exclusivement à des nationaux. L'article 2 ajoute:

(1) *Code de commerce russe traduit et annoté sur l'édition officielle de 1893, avec introduction, par J. Tchernow, Paris, 1898.*

« Doivent être assimilés aux nationaux d'em-
« pire: les sociétés de commerce en nom collec-
« tif et les sociétés en commandite, lorsque les
« associés personnellement responsables sont tous
« nationaux d'empire, — les autres sociétés de
« commerce, les associations coopératives enre-
« gistrées et les personnes morales, lorsqu'elles
« ont leur siège social sur le territoire; — et les
« sociétés en commandite par actions seulement
« lorsque les associés personnellement responsa-
« bles sont tous nationaux d'empire (1). »

Il nous paraît, que même en l'absence de toute disposition légale, on doive arriver en France au même résultat. Il s'ensuit naturellement que l'Administration des douanes ne donnerait pas ou ne maintiendrait pas la nationalité française à des navires appartenant à des associés étrangers, même si ces derniers avaient derrière eux des commanditaires français. En ce qui concerne les sociétés anonymes, nous pouvons, dès à présent, tirer de l'exposé sommaire des législations que nous venons de passer en revue une conclusion quant à la législation qui pourrait être suivie en France. Il ne nous semble pas que des pro-

(1) *Annuaire de législation étrangère de la Société de législation comparée*, tome XXIX, 1900.

jets semblables à ceux que nous avons cités aient des chances d'être adoptés en France, sans de sérieuses résistances. Ils obligeraient, en effet, à soumettre les sociétés anonymes de navigation à un régime légal particulier, à exiger, notamment, que toutes les actions fussent nominatives, et nuiraient par là au crédit dont elles ont besoin.

La même question a été posée en Angleterre. Un article anonyme a paru dans le journal le *Times*, du 15 mai 1902 (1), au moment où la fameuse combinaison Morgan menaçait les relations internationales par le projet de constitution d'un immense trust, qui devait englober toutes les grandes compagnies de navigation. Avant d'entrer dans le détail de cette note, il est nécessaire de bien connaître le principe sur lequel est basée la législation maritime anglaise en ce qui concerne la propriété des navires.

La loi sur la marine marchande du 25 août 1894 (2) (*Merchant Shipping act*, 1894, 57 et 58. *Vict. ch.* 50), pose, dans sa première section, qu'un navire n'est reconnu anglais que s'il appartient

(1) *Journal du droit international privé*, tome XXIX, p. 639.

(2) Voir H. Fromageot, *Code maritime britannique*, Paris, 1894.

à un citoyen né sujet anglais ou à une société soumise à la loi de quelque partie des domaines royaux et ayant là son principal siège d'affaires. Donc, par ce règlement, un navire de pavillon anglais doit être réellement non nominalelement anglais. Or, dans la question qui nous intéresse, il n'est pas douteux que le transfert du « White Star » et des « Dominion Lines » à une propriété américaine de facto, tout en restant anglais de nom, est contraire au but de la législation.

Le « Merchant Shipping act de 1894 » confirme simplement l'act de 1854 et quelques autres statuts plus anciens; il s'agit de savoir si l'ancien principe est abandonné et si la première section du Merchant Shipping act doit être changée?

« Il serait absurde, écrit le correspondant du « Times, d'obliger, comme c'est actuellement le cas, un Allemand ou un Français qui, dans le cours de ses affaires ou par un legs, devient propriétaire de 1/64 d'un navire anglais, de vendre cette part ou d'y renoncer, et néanmoins, de permettre à une Compagnie américaine de posséder pratiquement et de surveiller un navire nominalelement anglais; car la loi, bien qu'elle oblige une Compagnie qui possède un navire anglais, en entier ou en par-

« tie, à être une compagnie anglaise, n'exige pas
« que les actionnaires soient des sujets anglais,
« et n'empêche pas que la totalité des actions
« soit détenue par une société ou un syndicat
« étranger. » Cette question de savoir si les actionnaires pouvaient être étrangers, a été soulevée, il y a une soixantaine d'années, dans l'affaire *Régina c. Arnaud* (9 Q. B. 806, 16, 4, 1, Q. B. 50) la procédure a pris la forme d'une ordonnance contraignant les douaniers à enregistrer un navire appartenant à une compagnie dont quelques-unes des actions étaient la propriété d'étrangers. La Cour de Queen-Bench avait décidé que les membres d'une société n'étaient pas propriétaires du navire, au sens légal du mot, alléguant que la société seule est le propriétaire légal. Le débat s'est élevé au sujet des dispositions 8 et 9 *Vict. C.* 89, qui exigeaient que les navires appartenissent, en totalité, à des sujets britannique (1). Cette décision est la seule en ce qui concerne le droit des étrangers à détenir des actions de Compagnies de navigation.

Ainsi donc, dans le cas de la « Combination » *Morgan*, la loi est techniquement satisfaite puis-

(1) Consulter sur ce sujet le *Journal du droit international privé*, année 1902.

qu'elle ne s'occupe pas de la nationalité des actionnaires des sociétés. « Il est donc possible « pour des navires, écrit l'auteur anonyme de « l'article, d'être Anglais de nom quand leurs « vrais propriétaires sont des étrangers et c'est « possible parce que le développement actuel des « *Joint-Stock* n'a pas été prévu par les législateurs qui promulguèrent l'act de 1854 ». L'intention de la loi, dès le début de l'institution de l'enregistrement des navires, a été de réserver à des sujets britanniques le droit d'être propriétaires des navires portant le pavillon britannique. Cependant, un certain nombre d'étrangers peuvent cependant, en s'appuyant sur les dispositions des « ates » des Compagnies, obtenir ce droit qui leur est refusé individuellement. C'est une anomalie assez curieuse.

En présence des conséquences que pouvaient avoir pour la marine britannique la participation d'étrangers dans la propriété des navires, l'auteur demandait qu'on réformât l'act de 1894. Aucune réforme n'a été faite à l'heure actuelle.

Nous ne voulons pas clore la liste des principaux Etats qui ont prévu, dans leur code maritime, le cas de navires appartenant à des sociétés sans parler de la législation, très complète à ce sujet, en vigueur au Japon.

La loi du 7 mars 1899 sur la marine marchande (Loi n° 46 de la 32^e année de Meiji promulguée le 7^e jour du 3^e mois) (1), décrète (art. 1^{er}) que « seront considérés comme navires japonais
« ... ceux appartenant aux sociétés de commerce
« japonaises ayant leur principal établissement
« au Japon; toutefois, en cas de sociétés en nom
« collectif (*gomei-kwaisha*), tous les associés, et
« en cas de sociétés en commandite (*goshi-*
« *kwaisha*) ou de sociétés en commandite par
« actions (*kabushiki-goshi-kwaisha*), tous les as-
« sociés personnellement responsables et en cas
« de sociétés par actions (*kabushiki-kwaisha*),
« tous les administrateurs devront être sujets
« japonais; les navires appartenant à une ou
« plusieurs personnes morales ayant leur prin-
« cipal établissement au Japon et dont les re-
présentants seront sujets japonais. Les navires
« appartenant à une société en commandite
« (*goshi-kwaisha*) constituée et régie conformé-
« ment aux dispositions de l'ancien Code de
« Commerce, seront réputés navires japonais si
« tous les administrateurs sont sujets japo-
« nais. »

(1) Voir Fromageot, Traduction complète de cette loi d'après une version anglaise. *Annuaire de législation étrangère de la Société de législation comparée*, tome XXIX, 1900, cl. 800.

En résumé, de l'exposé très succinct que nous venons de donner, il semble que vis-à-vis des législations étrangères la législation française est encore incomplète et gagnerait à s'appuyer sur des textes précis. Il ne nous paraît pas bon de laisser à la décision d'une administration le soin de trancher une question aussi importante, bien qu'il semble qu'elle ne doive pas abuser de son droit souverain. Le législateur de l'avenir devrait trancher la question en termes exprès et il nous semble qu'il devrait le faire en exigeant la qualité de Français chez les Directeurs ou l'administrateur délégué d'une société anonyme.

CHAPITRE V

AVANTAGES DE LA NATIONALITÉ

Primes. — Pêche côtière. — Cabotage

Nous avons étudié les conditions multiples que les différents pays imposent aux bâtiments de mer pour leur accorder la nationalité. Toutes les législations se montrent très rigoureuses dans l'application des lois qu'elles ont formulées et punissent de peines sévères ceux qui violent leurs règlements. C'est que la plupart des gouvernements réservent jalousement les bénéfices et les avantages de toutes sortes qu'ils accordent aux navires de leurs nationaux, à l'exclusion de tous les autres. S'ils accumulent les formalités et les conditions, c'est qu'ils veulent éviter les fraudes

possibles, et ne couvrir de leur protection que des navires qui ont obéi à leurs réglemens.

Mais les nations ne se sont pas contentées d'assurer aide et protection à leurs navires, de leur offrir l'appui de leurs consuls en cas de difficultés en pays étranger, de les couvrir en cas de guerre pour éviter toute violation de leurs droits, elles leur ont encore accordé toute une série d'avantages, et ces bénéfices spéciaux sont d'autant plus nombreux que les pays qui ont conscience de leur infériorité essaient de compenser par une protection à outrance, les désastres causés par la diminution de la natalité, l'émigration des populations côtières vers les grandes cités, le manque de capitaux placés dans les constructions maritimes et surtout la concurrence étrangère. Le gros intérêt public qui s'attache à la prospérité de la marine marchande, le lien qui unit le recrutement de ses équipages à celui de la marine de l'Etat, le parti que le pays peut tirer de ses bâtimens en temps de guerre pour sa défense, en temps de paix pour ses transports, justifient les avantages que les pays civilisés font aux navires de leurs nationaux. Il est intéressant de constater l'évolution qui s'est produite, à cet égard, dans la politique des différens pays. L'Angleterre qui est, à l'heure actuelle, la maîtresse in-

contestée des mers, peut nous servir d'exemple pour montrer les résultats auxquels peut conduire une politique sagement protectionniste. Jusque vers la moitié du XIX^e siècle, la législation écrite anglaise sur la marine marchande n'a guère eu pour objet que la protection du pavillon britannique par l'exclusion du pavillon étranger. La loi originaire protectrice de la marine anglaise, et connue sous le nom d'acte de navigation, fut votée en 1651 par le long Parlemnet, peu de temps après l'élévation de Cromwell au souverain pouvoir; elle avait pour but d'atteindre la marine hollandaise, si puissante à cette époque. On peut en résumer le système comme il suit: Toutes les marchandises provenant d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique ne pouvaient être importées en Grande-Bretagne que sur des navires britanniques commandés par des capitaines anglais et ayant les trois quarts de leurs équipages composés de sujets anglais; interdiction d'importer en Grande-Bretagne aucune marchandise ouvrée autrement que sous pavillon britannique ou sous le pavillon du pays producteur ou manufacturier; réserve absolue du cabotage et de la pêche au profit du pavillon national; obligation pour les armateurs de ne composer leurs équipages que de sujets britanniques et de n'employer que des bâti-

ments de construction anglaise. Cette loi si protectrice permit à la marine anglaise de prendre le développement gigantesque qu'elle a acquis depuis. C'est alors que, sûre de sa supériorité et comptant sur sa force, l'Angleterre a pu faire subir à ses lois bien des modifications, et sa politique, se tournant vers le libre-échange, elle a pu sans crainte ouvrir largement ses ports à la concurrence étrangère. La France, elle aussi, assure à ses nationaux des avantages et des bénéfices de toutes sortes. Nous allons en parler brièvement, une étude trop approfondie de ces questions sortant du cadre que nous nous sommes tracé. Nous chercherons surtout à voir si notre pays a toujours su défendre les intérêts de notre marine nationale et de nos populations côtières et si les faveurs qu'il a accordées aux navires battant pavillon français ont été suffisantes pour nous permettre de lutter contre la concurrence grandissante des marines étrangères. Nous dirons ensuite quelques mots des avantages accordés dans les autres pays à la marine nationale.

C'est Colbert qui introduisit en France le régime protecteur. Pour éviter à notre pays d'être tributaire de la Hollande et de l'Angleterre, il établit, d'une part, des taxes spéciales sur les navires étrangers entrant dans nos ports et d'autre

part, il réserva à notre marine la navigation intercoloniale et le cabotage.

La Convention nationale alla plus loin. Elle remplaça le régime protecteur de l'ancienne monarchie par un régime de presque absolue prohibition. C'est ainsi que la loi du 21 septembre 1793 interdit l'importation par des bâtiments étrangers de toutes denrées, productions ou marchandises étrangères (prohibition du tiers pavillon, prohibition de la navigation indirecte). A ce système inexécutable, la loi du 17 décembre 1814 substitua les surtaxes de pavillon pour les marchandises de grand encombrement. Ce système fut généralisé par la loi du 28 avril 1816. La loi du 5 mai 1860 abaissa les tarifs et prépara la suppression complète des surtaxes applicables aux produits importés du pays de production. Cette innovation fut consacrée par la loi de 1866. Le libre échange maritime succédait au régime protecteur. La France voulait suivre l'exemple de l'Angleterre qui, dès 1846 était entrée dans la voie de la liberté commerciale. Mais les conditions étaient bien différentes. L'Angleterre avait une marine de commerce puissante défendue par une marine de guerre redoutable; ses chantiers de construction suffisaient pour répondre aux besoins grandissants de son commerce. la popula-

tion côtière fournissait assez de marins pour garnir les équipages des navires britanniques et le recrutement, d'ailleurs, était d'autant plus facile que, à l'inverse des Français, les Anglais n'ont jamais hésité à s'expatrier pour aller fonder des colonies. La situation était toute autre en France. Sa marine, ainsi que son commerce et son industrie n'étaient pas assez développés pour lutter efficacement contre la concurrence étrangère. Constamment affaiblie par des guerres extérieures, la France avait perdu l'empire des mers qu'elle avait quelque temps possédé. Il aurait fallu relever notre commerce maritime, Napoléon III n'y songea pas. En même temps que les surtaxes et les droits de tonnage étaient abolis chez nous, le pacte colonial supprimé par une loi du 3 mai 1861 pour la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion, le monopole de l'intercourse coloniale disparaissait, définitivement, par un décret du 9 juillet 1869 entraînant avec lui un des plus anciens privilèges de la marine française.

La suppression des surtaxes fut mal accueillie. Les armateurs protestèrent vivement et devant l'affaiblissement progressif de notre marine, la loi du 30 janvier 1872 rétablit les surtaxes de pavillon. Mais on comptait sans le régime des

traités imaginé par le second empire et qui obligèrent à renoncer à ce privilège en faveur de notre marine nationale. L'Autriche protesta, d'abord, au nom d'un traité défendant d'appliquer le nouveau régime à la marine autrichienne, la plupart des autres pays invoquèrent le droit de la nation la plus favorisée. Le Danemarck, la Grèce, les États-Unis et l'Angleterre payèrent seuls les nouveaux droits. Mais devant les menaces de représailles de ces deux derniers pays, la loi du 28 juillet 1873 vint abolir définitivement les surtaxes de pavillon.

De très sérieux avantages, néanmoins, continuent à être réservés à notre marine nationale.

La loi du 29 janvier 1881, pour encourager la navigation et la construction françaises, accorde des primes aux armateurs et aux constructeurs. La loi de 1893 a, de même, accordé des primes à la navigation ainsi que celles du 7 avril 1902 et tout dernièrement encore celle du 20 avril 1906. Tout ce système de primes a été imaginé pour essayer de relever notre marine marchande dont la décadence se manifeste de jour en jour.

Deux autres monopoles très importants sont encore réservés à notre marine: celui de la pêche côtière et celui du cabotage, constituant la navigation réservée.

Le premier de ces privilèges au profit des mairines nationales est, en quelque sorte, de droit coutumier international. Certains pays comme la Belgique, par exemple, qui n'ont aucune loi sur ce point, revendiquent le droit d'interdire la pêche aux étrangers dans leurs eaux nationales.

En France, la pêche de tous poissons, crustacés et coquillages autres que les huîtres, dit l'article 1^{er} du décret du 10 mai 1862, est libre pendant toute l'année, à une distance de trois milles au large de la laisse de basse mer. M. Ozenne, dans un rapport au Ministre du Commerce, en 1873, prétendit que seuls les pêcheurs français pouvaient exercer leur industrie dans un espace de trois milles à partir de la côte française. Cette proportion était trop générale. L'auteur du rapport sur la pêche côtière, adressé le 8 novembre 1876 au Ministre de la Marine (*J. Off.* du 7 décembre 1876), se demande s'il existe sur la côte un rayon au dedans duquel la pêche soit réservée aux nationaux. La solution de cette question, dit-il, appartient plutôt au droit international (la question a été réglée, cependant, pour la mer du Nord par les lois de 1846 et 1884) et cet avantage doit être refusé à moins d'une convention formelle. C'est ainsi que le pacte de famille du 15 août 1761 entre la France, l'Espagne et les

deux Siciles, remis en vigueur en 1814, a autorisé les marins catalans et napolitains à pêcher sur nos côtes. Ce privilège fut étendu, plus tard, aux pêcheurs sardes. Il a été supprimé pour l'Espagne par la Convention du 8 décembre 1877 (art. 9).

Le traité du 5 février 1882 confirme le fait d'une façon formelle : « Chacune des hautes parties contractantes réserve pour ses nationaux « exclusivement l'exercice de la pêche dans ses « eaux territoriales. » Cette prohibition se retrouve dans la convention du 2 août 1839 entre la France et l'Angleterre qui a interdit aux navires de chacune des deux nations de pêcher sur le littoral de l'autre à une distance moindre de trois milles marins comptés depuis la laisse de basse mer. Une convention signée à La Haye le 6 mai 1882, entre la France, l'Allemagne, la Belgique, le Danemarck, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord considère comme évident ce monopole en faveur des nationaux de chaque pays.

En France, la pêche est formellement interdite aux navires étrangers dans les eaux territoriales

de la France et de l'Algérie (1). Des amendes, confiscations des engins et des produits de pêche sont prononcées à l'égard des contrevenants. L'Allemagne a introduit l'interdiction de la pêche côtière aux étrangers dans son Code Pénal, promulgué en 1871 (amende et emprisonnement).

Un deuxième avantage très important est encore accordé aux navires français, c'est le droit au cabotage, c'est-à-dire le droit de naviguer d'un port à l'autre du même pays. En France, le petit cabotage est celui qui se pratique d'un port à l'autre de la même mer; le grand cabotage est celui qui se fait également d'un port français à un autre port français, mais de l'Océan dans la Méditerranée ou réciproquement. C'est l'acte du 21 septembre 1793 qui, dans son article 4, réserve

(1) Un décret du 1^{er} juin 1864 avait accordé aux étrangers, domiciliés en Algérie, des immunités pour la pêche du corail sur les côtes de l'Algérie et de la Tunisie. Un décret du 19 décembre 1876 modifia cet état de choses. « Il n'y aura plus, à l'avenir, y lit-on, que deux catégories de pêcheurs de corail, les « français indigènes ou naturalisés, exonérés de tous droits, et « les étrangers payant patente. Pour être admis à la gratuité « de la pêche, les bateaux devront avoir été construits en « France ou en Algérie, ou être français et appartenir à des « français ou naturalisés; le patron et les trois quarts au « moins de leurs équipages devront être français indigènes ou « naturalisés. »

exclusivement le cabotage aux bâtiments français. Cette disposition est encore en vigueur. Déjà, pendant l'administration de Fouquet, Louis XIV avait assujetti à un droit de cinquante sous par tonneau les navires étrangers faisant le cabotage. En 1740, en 1765, on se contenta de les soumettre à un droit de fret. La Convention Nationale substitua le régime prohibitif au régime protecteur

Disons enfin que des navires français peuvent seuls être utilisés pour la navigation entre la France et l'Algérie. Au début de la colonisation, l'Administration avait fait un appel inutile aux marins français pour créer le cabotage nécessaire au transport des denrées de France à Alger; des navires étrangers organisèrent ce service, on leur accorda la protection du pavillon national et la loi du 19 mai 1866 avait ouvert la navigation entre la France et l'Algérie aux navires de tous les pays. Ce régime ne pouvait être que provisoire; le décret du 16 octobre 1867 exige que les navires faisant le cabotage soient astreints aux conditions édictées par l'acte de 1793 quant à la nationalité du capitaine et à la composition de l'équipage.

La réserve de la navigation au cabotage aux navires nationaux est très exceptionnelle et fi-

gure dans un nombre restreint de législations. On peut citer cependant la Russie qui, dans son Code de Commerce de 1887, réserve aux navires russes seulement la navigation au petit cabotage.

La loi allemande du 22 mai 1881 édicte la même règle, mais elle admet qu'une ordonnance impériale rendue sur l'avis du Conseil Fédéral, puisse en accorder le droit à des navires étrangers.

En Angleterre, jusqu'en 1854, la loi réservait le cabotage entre les ports anglais aux seuls bâtiments anglais; mais l'« act » du 23 mars 1854 admet les navires étrangers au commerce du cabotage, sous cette réserve que le gouvernement pourra, par mesure de réciprocité, en refuser l'exercice aux navires de tels ou tels Etats. La Grande-Bretagne n'a pas usé de ce droit de rétorsion dans ses rapports avec la France.

Ainsi donc, la règle établie par l'article 4 de la loi du 21 septembre 1793 subsiste toujours. Le gouvernement français ne s'est départi de cette pratique que temporairement et dans des cas d'absolue nécessité comme en 1871.

Dans l'enquête de 1870, on critiqua cette exclusion du pavillon étranger. Un maître de forges fit alors remarquer que, grâce à leur intervention, la concurrence amènerait bientôt une baisse dans le prix des transports. Cette opinion n'a

rencontré que de rares partisans. Notre marine marchande n'est pas assez prospère pour s'avancer dans une telle voie. Cette mesure prise par le gouvernement français pour venir en aide à la population côtière, et pour soutenir notre commerce maritime, doit être maintenue tant que notre marine marchande ne sera pas en progrès. Ce n'est pas à une époque où notre marine est en pleine décadence qu'il faut songer à abandonner une pratique qui fait vivre le commerce côtier. Il serait à souhaiter cependant que la France se relevât et qu'elle reprenne dans le monde le rang qu'elle n'aurait jamais dû quitter, pour que le législateur renonce, comme l'ont fait la plupart des pays maritimes, à une mesure prohibitive qui empêche nos grands ports de se développer largement. Incapables d'obtenir du fret, et surtout du fret lourd, par terre, par suite du prix excessif des transports en France; astreints à confier leurs marchandises à des bâtiments français dont les prix de transport sont plus élevés que ceux des navires étrangers, les négociants et les armateurs se voient constamment arrêtés dans leurs efforts par les difficultés à vaincre. Nos ports végètent tandis que les ports étrangers prennent chaque jour une extension plus grande.



TITRE II

Preuves de la Nationalité

CHAPITRE PREMIER

PREUVE EXTÉRIEURE : LE PAVILLON

Nous avons suivi le navire depuis sa construction, nous avons vu qu'il lui était indispensable d'acquérir une nationalité et nous avons étudié les conditions imposées en France et dans les différents pays pour que ce navire puisse prétendre se rattacher à tel ou tel Etat. Ces formalités sont nécessaires, nous le savons, au bâtiment de mer soit pour réclamer, d'une manière générale, aide et protection du gouvernement dont il dépend, soit pour revendiquer les droits, avantages et bénéfices attachés à la nationalité. Il faut donc maintenant que, dans toute circonstance, le navire qui s'éloigne du rivage pour traverser l'immensité des mers puisse prouver cette nationalité. Il doit posséder des témoignages irrécusa-

bles de sa bonne foi. Deux moyens lui sont donnés.

En quittant le port, il hisse son pavillon et ce carré d'étoffe qui flotte au sommet de son mât est le symbole visible, l'emblème de sa nationalité. Ce n'est là, cependant, qu'un signe extérieur dont bien des navires pourraient se parer faussement.

Afin que le soupçon de fraude, à cet égard, puisse être facilement éclairci, on a établi en règle absolue que tout capitaine ou maître de navire soit porteur d'une pièce authentique, sorte d'acte de naissance du navire, dont la forme est déterminée dans le droit positif mais dont l'évidente nécessité a son fondement dans le droit naturel des peuples. Cette pièce indispensable à tout navire pour naviguer, c'est, en France, l'acte de francisation et dans les pays étrangers, un certificat analogue. Nous allons d'abord étudier la preuve palpable et visible de la nationalité, nous verrons ensuite, dans un prochain chapitre, la preuve écrite indispensable pour contrôler la première.

Le pavillon, a dit Cauchy, est pour l'homme de mer la représentation de la patrie absente; ou plutôt le bord ombragé par ce signe protecteur devient comme une dépendance de la mère patrie, soumise aux mêmes lois, profitant de tous les pri-

vilèges dont jouit le citoyen tranquillement assis au foyer domestique. Ce signe extérieur, arboré par tout bâtiment qui prend la mer, sert à désigner et à distinguer les diverses nations. Souvent il sera le symbole de l'unité de l'Etat. Au temps de l'existence de la Confédération Germanique, il n'y avait pas de pavillon allemand, mais un pavillon pour chacun des Etats confédérés. Aujourd'hui, au contraire, il n'y a qu'un seul pavillon pour toute l'Allemagne. Une loi du 25 octobre 1867, loi concernant la nationalité des navires de commerce et leur droit de porter le pavillon fédéral, dispose « que les bâtiments de commerce des
« Etats fédéraux doivent porter exclusivement,
« le pavillon fédéral comme pavillon national. » Les pavillons nationaux des Etats particuliers de la Confédération ne peuvent plus servir pour la navigation maritime et si un navire appartenant à un armateur allemand voulait renoncer à la protection de l'empire il ne serait néanmoins pas en droit de porter comme pavillon national celui de son pays d'origine. En agissant ainsi, en arborant un pavillon qui n'est plus reconnu, ni par le droit maritime allemand, ni par le droit international de la mer, il perdrait toute nationalité (1).

(1) Perels, *Droit maritime international*, traduit par Arendt, p. 58.

Un Etat peut avoir plusieurs pavillons, c'est ainsi que, souvent, le pavillon de la marine de guerre est autre que celui de la marine marchande. En Angleterre et en Allemagne, les deux emblèmes diffèrent par certains signes spéciaux. Il en a été de même en France jusqu'en 1789. Avant cette époque, plusieurs pavillons marchands y étaient en usage; il y en avait deux principaux outre celui suivant l'ordonnance de 1689 (1).

Aujourd'hui notre marine militaire et notre marine marchande portent également pour enseigne les couleurs nationales, mais la première a seulement le droit de faire battre la flamme, dite flamme de guerre.

Le pavillon français est décrit par les lois des 24 octobre 1790 et 27 pluviose an II. Il est actuellement déterminé par une ordonnance du 1^{er} août 1830 qui, en conformité de la disposition de l'article 67 de la charte de 1830 a remplacé le pavillon blanc de la période de la Restauration par le pavillon tricolore. D'après la loi de 1790, le pavillon français ne peut être fait qu'avec une étoffe

(1) Pavillon des marchands français : Rouge semé de fleurs de lis d'or, chargé des armes de France. Autre pavillon marchand : 7 bandes mêlées blanches, bleues, à commencer par la plus haute.

française; les lois de pluviôse an II et de 1830 décident également qu'il sera formé des trois couleurs nationales disposées en trois bandes égales de manière que le bleu soit à la hampe.

Enfin, un Etat étranger peut accorder à des navires étrangers le droit de porter son pavillon et leur permettre de jouir de la protection qui s'y rattache. C'est une exception au principe que nous avons posé au début de ce chapitre à savoir que le pavillon est la preuve de la nationalité. Il est bien entendu que ce droit n'est accordé qu'en temps de paix et que cette concession ne cache aucune intention frauduleuse. Ainsi l'Etat qui ne couvrirait de son pavillon les bâtiments étrangers que pour leur permettre d'éviter de payer certaines taxes imposées par une puissance ou d'échapper aux croiseurs ennemis en temps de guerre, violerait le droit international et s'exposerait à un conflit avec l'Etat frustré (1).

Cette situation exceptionnelle de navires portant un pavillon étranger s'est rencontrée quelquefois dans l'histoire. Jadis les navires des villes allemandes naviguaient sous pavillon danois dans la Méditerranée pour échapper aux attaques des pirates des Régences barbaresques qui

(1) Voir Bluntschli, R. 328-842.

avaient traité avec le Danemark et par suite épargnaient leurs bâtiments. L'Angleterre aujourd'hui permet encore à des navires étrangers de naviguer sur les mers lointaines sous la protection du pavillon britannique. Enfin la France est chargée de faire respecter le pavillon hiérosolimitain que délivre, à l'égal de pavillon de nationalité, le patriarche latin de Jérusalem à quelques bateaux naviguant dans les Echelles du Levant. Ce droit qui remonte fort loin et dont l'époque n'est pas déterminée, s'exerce en vertu d'une tradition plusieurs fois séculaire. En décembre 1881, le Ministre des Affaires Etrangères de France décida, après entente avec le patriarche, que les capitaines ne pourraient arborer le pavillon que lorsque les consuls en auraient reçu avis du Ministère. De plus le nombre des patentes fut limité à 50 au total et le pouvoir du patriarche ne dépassa pas quatre délivrances de brevet par an (1).

Cette faveur ainsi accordée est utile pour certains Etats qui possèdent une marine de commerce sans marine de guerre, mais ces cas sont très rares et en principe le pavillon est, comme

(1) *Le Temps*, 14 novembre 1902. Voir *Journal du droit international privé*, année 1903, p. 469.

nous l'avons dit, la marque extérieure de la nationalité des navires. Cela est si vrai que la reconnaissance de l'Etat du Congo s'est produite sous la forme de la reconnaissance du pavillon.

Disons enfin, que les couleurs nationales sont encore employées pour manifester certains actes ou certains desseins. C'est ainsi qu'on les utilise en cas de détresse, dans les fêtes et solennités.

Le pavillon hissé à mi-mât est un signe de détresse; en berne il est un signe de deuil; pour saluer on le hisse et on l'abaisse; lorsqu'on l'amène on marque l'intention de rendre le navire.

Ainsi donc tout bâtiment de mer qui remplit les conditions exigées par les différents Etats, pour acquérir la nationalité d'un de ces Etats, a *le droit* d'arborer son pavillon, signe de reconnaissance et garantie de protection pour les navires qui le dirigent, mais aucun navire *n'est obligé* de naviguer sous ses véritables couleurs même en temps de guerre. La pratique est ici beaucoup trop libérale et c'est un très grave inconvénient qu'il est utile de signaler. Le navire de commerce fait ce qu'il veut: il n'est obligé d'arborer ses couleurs que lorsqu'il demande à entrer dans un port étranger. Cette très grande liberté n'offre pas pour le bâtiment affecté au commerce de réels dangers; il n'en est pas de même du na-

vière de guerre pour lequel le règlement n'est cependant pas plus sévère. Il peut naviguer sous un pavillon qui n'est pas le sien ou même sans pavillon, portant seulement la flamme de guerre, sans courir le risque d'être pour ce fait traité en pirate. Une seule règle lui est imposée, absolue mais fort limitée: le navire de guerre belligérant doit se couvrir de son pavillon avant d'engager aucun acte d'hostilité, acte ayant pour objet de causer à l'ennemi un dommage matériel et direct. De même, ce navire ne peut, dans l'opinion la plus accréditée, arrêter un vaisseau de commerce qu'après avoir hissé son pavillon. En dehors de ces règles strictes, la liberté est complète. Pendant longtemps, cette coutume a pu être maintenue sans grands inconvénients, la faible vitesse des vaisseaux de ligne et des frégates permettant à l'ennemi de voir son adversaire bien avant que ce dernier ait pu utilement se servir de son artillerie, dont le tir était à trop courte portée. Il n'en va pas de même aujourd'hui et cette tolérance est devenue le principe d'un grand danger. M. Pillet (1) a proposé, pour remédier à cet état de choses, de reconnaître au navire de

(1) Pillet, *Le libre usage du Pavillon en temps de guerre maritime, Nécessité d'une réforme*.

guerre belligérant une zone de mer adjacente suffisant à sa sauvegarde et dans laquelle aucun navire de guerre non reconnu ne pourrait entrer sans être considéré et traité comme ennemi. Le belligérant échapperait alors à la dure alternative de couler un neutre innocent de toute intention hostile ou de voir un adversaire masqué s'approcher à une distance telle, qu'au moment où il révélerait sa véritable qualité, il serait impossible d'échapper à ses coups.

Quoi qu'il en soit, ces divers inconvénients permettent de faire ressortir le peu de confiance que l'on doit avoir à l'égard du pavillon comme preuve de la nationalité véritable d'un navire.

Nous allons étudier, dans un prochain chapitre, la nécessité absolue qu'il y a pour un bâtiment, de posséder des preuves écrites qui justifient de sa bonne foi.



CHAPITRE II

ACTE DE NATIONALITÉ

Dans la forme, la nationalité du navire résulte d'un certificat ou acte de nationalité dont l'établissement est confié à l'Administration des Douanes. Nous avons vu que le navire est partout la représentation de l'Etat qui le couvre de son pavillon et que la souveraineté native l'accompagne dans les mers étrangères et doit régler par ses lois certains droits appartenant aux particuliers sans que pour cela l'indépendance de la souveraineté territoriale puisse se prétendre atteinte. La loi nationale du navire le met à même de naviguer en le couvrant de ses couleurs, elle reconnaît et protège sa propriété. Or, comment sont établis ces rapports originaires entre le navire et la souveraineté ? Ils le sont précisément

au moyen de l'acte de nationalité. Il faut donc reconnaître que la loi du navire doit être déterminée par cet acte.

Ce titre administratif dont l'obtention est indispensable à un navire pour exiger l'application du droit international et s'assurer la jouissance des droits attachés à la navigation de chaque Etat, n'est délivré que lorsque le bâtiment a satisfait à toutes les conditions imposées par le pays dont il veut réclamer la protection. Nous avons étudié, dans un chapitre précédent, la diversité de ces règlements imposés par les nations; nous savons que leur établissement appartient à la loi intérieure de chaque Etat et qu'il est dans l'intérêt de chacun d'eux de subordonner la concession et l'usage de l'acte de nationalité aux conditions qui doivent être considérées comme indispensables d'après le droit commun pour protéger le transport des passagers et la sécurité de la navigation.

Nous allons donc maintenant indiquer les formalités administratives nécessaires pour obtenir ce certificat, preuve irrécusable de la nationalité d'un navire, nous chercherons surtout à expliquer les raisons qui ont présidé à la constitution des divers éléments qui composent cet acte. Nous nous attacherons à l'étude de la législation fran-

çaise, d'abord, à celle des pays étrangers ensuite, en montrant que tout le mécanisme administratif qui régit cette question est si naturel et si simple qu'on le retrouve, à peine modifié, dans la plupart des législations maritimes.

SECTION PREMIÈRE

§ 1^{er}. — *Acte de francisation*

Navires soumis à la francisation. — Formalités de la franciation.
— *Lieu de construction. — Jaugeage. — Prestation*
de serment du propriétaire. — Perte de l'acte de francisation

En France, aucun navire ne peut porter le pavillon français si son droit n'est constaté par la délivrance d'un acte spécial qualifié *acte de francisation*. Cette pièce, établie par la douane au moment où le navire va prendre la mer pour la première fois, l'accompagne dans tous ses voyages et disparaît avec lui. Elle permet d'apprendre à l'Administration le nombre de bâtiments employés au commerce, et cette statistique, très exactement tenue à jour, montre à chaque instant l'état de la marine marchande et donne ainsi

les moyens de faire disparaître, ou tout au moins d'atténuer, les causes qui nuisent à son développement.

L'acte de francisation met encore à même l'autorité publique de faire prononcer la condamnation des navires de mauvaise construction qui seraient un danger pour le transport des passagers et des marchandises et la sécurité de la navigation; il fournit d'avance des indications pour les pièces de bord dont il fait partie; il a enfin pour but d'assurer l'exécution des lois qui refusent aux étrangers la propriété des navires français, de permettre d'arborer le pavillon tricolore et d'assurer la jouissance des droits attachés à la navigation nationale.

L'acte de navigation du 21 septembre 1793 décide que l'acte de francisation doit être délivré, non seulement aux navires construits en France ou dans les colonies françaises, ou aux bâtiments étrangers admis à la naturalisation, mais encore aux navires déclarés de bonne prise faite sur l'ennemi, à ceux confisqués pour contravention aux lois de la République. D'après une décision du Ministre des Finances en date du 11 février 1835, cette dernière disposition s'applique nécessairement aux navires confisqués pour contravention aux lois de douane. L'acte de

francisation doit encore être délivré, dit la loi du 27 vendémiaire an II, article 7: « Aux navires échoués sur les côtes de France ou d'une possession française, tellement endommagés que leur propriétaire a dû les vendre, et qui ont reçu en France ou dans une possession française des réparations s'élevant au quadruple du prix de la vente. Dans ce cas, on est censé n'avoir recueilli que des matériaux de construction, et les experts, dans leur estimation des travaux, ne doivent pas comprendre, dans le prix de vente, les objets accessoires non inhérents au corps du navire. Sont encore soumis à la même formalité les navires trouvés épaves en pleine mer dont le sauvetage donne, aux inventeurs, droit à la délivrance du tiers en nature ou en argent et qui sont vendus publiquement par l'Administration de la Marine à défaut de réclamation présentée en temps utile par les propriétaires (Déc. du 1^{er} juin 1832) ».

Toutefois, sont exemptés de la francisation: les navires frétés par l'Etat c'est-à-dire dont l'équipage est nommé et soldé pour le compte de l'Etat (1), les canots et chaloupes dépendant de

(1) Loi du 27 vendémiaire an II, art. 3; décrets du 17 brumaire an V et 17 germinal an III.

navires francisés et dans l'inventaire desquels ils sont mentionnés (Circ. du 31 octobre 1828): les embarcations de tout tonnage qui naviguent en rivière en deçà du dernier bureau de douane; les bateaux dragueurs et les bateaux vasières qui en sont les accessoires; les embarcations qui naviguent dans l'intérieur d'une même rade et celles de deux tonneaux et au dessous, employées à la pêche du poisson frais; les embarcations de deux tonneaux et au-dessous appartenant à des habitants voisins de la côte qui s'en servent pour leur usage personnel à l'exclusion de tout transport de marchandises. Citons encore les bateaux de plaisance de dix tonneaux et au-dessous. Toutefois, aux termes d'une circulaire du Ministre de la Marine du 13 mars 1863, que nous avons eu occasion de mentionner dans un précédent chapitre, les yachts et embarcations de plaisance reçoivent un acte de francisation spécial, dont la production les exempte du paiement des droits de navigation dans la plupart des ports étrangers.

Lorsqu'il s'agit de dresser l'acte de francisation, l'Administration se préoccupe d'abord du lieu de construction du navire, car s'il est vrai que ce lieu n'influe pas sur sa nationalité, il n'en est pas moins intéressant à connaître, la cons-

truction à l'étranger entraînant le paiement de droits d'importation.

La loi de douane du 7 mai 1881 (tableau A, n^{os} 542 et 543) soumettait les navires construits à l'étranger et dont on demandait la francisation, à un droit de 2 francs par tonneau; celle du 11 janvier 1892 (tableau A, n^o 615) a fixé ce droit à 5 francs dans le tarif général, et 2 francs dans le tarif minimum. Cette distinction de tarif en général et minimum a été imaginée pour donner plus d'élasticité à notre base d'imposition douanière et permettre ainsi à la France de favoriser les pays qui ont traité avec elle. En réalité, à notre époque, il n'y a que très peu de nations qui paient pour leurs importations le tarif général. Quant au droit de 2 francs payé par le navire construit à l'étranger, il se paie par tonneau sans aucune déduction de place occupée par la machine, les soutes et le logement de l'équipage (n^o 542 du tarif).

Les renseignements fournis sur le lieu de construction doivent être très précis. Ce seront, par exemple, des actes antérieurs de nationalité ou des certificats émanant des Consuls de France. Il est naturel que l'Administration cherche à s'entourer de preuves nombreuses, la francisation, pas plus que la naturalisation, ne devant

être conférée à la légère. Les navires étrangers provenant de prises régulièrement validées, ou ceux qui auraient été achetés par des Français en suite de confiscation ou de vente sont exemptés des droits à payer pour l'obtention de l'acte de francisation; il en est de même des épaves trouvées en pleine mer ou des navires jetés à la côte.

Le droit d'importation s'applique également aux répartitions faites à l'étranger. Si ces répartitions ont dépassé le chiffre fixé par la loi du 27 vendémiaire an II, article 18, le navire perdra sa nationalité à moins qu'il ne se soumette au paiement des droits d'entrées applicables aux navires construits à l'étranger (1).

L'identité du navire doit être, avant tout, bien établie. Or, les navires s'individualisent par leur nom et par leur capacité ou tonnage. Il faut donc que le propriétaire d'un navire qui veut le faire

(1) L'art. 15 de la loi de 1902 (7 avril) a modifié l'art. 18 de la loi du 27 vendémiaire an II, comme suit :

« Les bâtiments français ne pourront, sous peine d'être
« réputés bâtiments étrangers, être radoubés ou réparés en
« pays étrangers, si les frais de radoub ou de réparation excé-
« dent 15 francs par tonneau de jauge brut totale, à moins que
« la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée et
« signée par le capitaine et autres officiers du bâtiment, véri-
« fiée et approuvée par le consul ou autre officier de France. »

franciser lui donne tout d'abord un nom : ce nom doit être inscrit à l'arrière du bâtiment. La loi du 19 mars 1852, *concernant le rôle de l'équipage et les indications des bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime*, a même fixé les dimensions des lettres et leur couleur ; elle a édicté, en outre, des peines contre ceux qui manquent à cette obligation ou qui effacent, altèrent ou couvrent le nom après l'avoir fait apposer à la poupe avec des lettres de hauteur réglementaire.

Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, le nom d'un navire pouvait être changé ; il fallait seulement faire enregistrer au greffe de l'Amirauté l'acte contenant ce changement. Un arrêté ministériel du 14 septembre 1826 avait aussi consacré la faculté de changement de nom. Cette législation donnait lieu à des erreurs et parfois à des fraudes et faisait souvent perdre aux affréteurs ainsi qu'aux assureurs la trace des navires, aussi a-t-elle été modifiée par la loi de douane du 5 juillet 1836 qui prescrit que le nom une fois donné à un navire ne peut être changé. Toutefois, d'après une décision du 21 janvier 1861, concertée entre les trois départements des finances, du commerce et de la marine, on peut permettre aux propriétaires de navires francisés l'usage

d'un nouveau nom à la condition que celui-ci sera suivi de la désignation ancienne. Une exception à la règle a été toutefois admise, par une circulaire des Douanes, du 16 mars 1848, à l'égard des navires dont le nom avait un caractère contraire au nouvel ordre de choses établi en France par le gouvernement républicain.

Les législations modernes des pays étrangers ont également consacré la nécessité du nom. La loi allemande (Loi du 27 octobre 1867) statue que le nom du navire doit être mentionné dans l'enregistrement du navire; elle prescrit, en outre, une série de formalités à observer pour le choix des lettres, leur hauteur et leur largeur. La loi du 28 juin 1873 punit les contraventions à la loi précitée d'une amende de 150 marks ou de l'emprisonnement; elle permet le changement de nom des navires enregistrés et décide que les demandes doivent être adressées aux autorités compétentes pour l'enregistrement, qui les transmettront au Département Impérial de l'Intérieur avec les observations nécessaires.

Nous retrouvons la même législation en Angleterre; elle est réglée par le Merchant Shipping act de 1894 qui ne fait que reproduire les dispositions de l'act de 1854 et 1873.

Le changement de nom est autorisé avec le

consentement du « Board of Trade ». Les navires étrangers qui acquièrent la nationalité britannique ne peuvent être inscrits que sous le nom qu'ils ont porté immédiatement avant, si le « Board of Trade » ne leur accorde pas l'autorisation de prendre un autre nom. Aux Etats-Unis d'Amérique, le changement de nom d'un navire enregistré n'est permis qu'avec le consentement du Congrès.

Le nom d'un navire ne suffit pas pour le distinguer des autres. Il peut se faire, en effet, que plusieurs navires portent le même nom car il n'y a pas dans nos lois de dispositions défendant de donner à un navire le nom déjà porté par un autre bâtiment de mer faisant la même sorte de navigation. Mais il n'est guère possible que plusieurs bâtiments aient, à la fois, le même nom et la même capacité. Aussi, est-il prescrit au propriétaire du navire qui veut le faire franciser d'en faire déterminer la capacité.

Le jaugeage du navire constitue donc encore un des éléments constitutifs de l'acte de francisation. Cette opération, qui est officiellement faite par l'Administration des Douanes, sert à déterminer les divers droits dus par tout navire qui entre dans un port français et aussi à fixer le montant de la prime de construction à allouer

aux armateurs. Le décret du 17 mars 1889 complétant celui du 24 mars 1873 a modifié le mode de jaugeage, et a permis aux armateurs de faire modifier en conséquence le calcul du tonnage de leurs navires, mais les droits n'en continuent pas moins à être calculés sur l'ancienne jauge, tant que le bénéfice des dispositions nouvelles n'a pas été réclamé par les intéressés (1) (Voir Cassation, 12 juillet 1898 — Journal « Le Droit », 31 juillet).

La méthode de jaugeage actuellement suivie en France est réglée par un décret en date du 22 juin 1904 inséré au *Journal Officiel* du 25. Le législateur a voulu mettre le système français en harmonie avec celui qui est en vigueur dans le Royaume-Uni et qui est appliqué dans la plupart des autres pays étrangers. Les méthodes dont l'application en France avait été prescrite par le décret du 24 mai 1873 et qui avaient

(1) Au point de vue de la constitution d'hypothèque sur le navire, la jauge doit être calculée, non d'après le tonnage *net* qui indique simplement la capacité du navire comme moyen de transport, mais d'après le tonnage *brut* qui fixe seul le volume du navire, c'est-à-dire la valeur; il en est de même pour le paiement des droits d'importation des navires construits à l'étranger; en dehors de ces deux cas, le jaugeage officiel, aux termes du décret du 7 mars 1889, se fait suivant la méthode dite de *Moorsom*.

été successivement modifiées par les décrets du 21 juillet 1887, 7 mars 1889, 31 janvier 1893 et 25 juillet 1893, présentaient de notables différences avec les méthodes pratiquées en Angleterre et suivies presque intégralement dans la plupart des pays. Il résultait de cette manière de procéder de graves inconvénients pour notre marine marchande. Les navires étrangers qui fréquentaient nos ports réclamaient le jaugeage d'après le système français, tandis que l'on appliquait aux bâtiments de notre marine les méthodes en vigueur dans les ports étrangers où ils se trouvaient.

Le législateur a réalisé une réforme utile en appliquant à la France les méthodes suivies dans tous les pays maritimes (1).

Enfin, préalablement à la délivrance de l'acte de francisation, le propriétaire doit affirmer sous serment sa propriété; nous en avons donné le texte dans un précédent chapitre (2). L'acte constatant la prestation de serment est remis à la

(1) Voir à ce sujet le décret du 22 juin 1904 « portant modification des règles applicables au jaugeage des navires. — *Journal officiel* du 25 juin 1904.

(2) L'acquisition par acte public dispense l'acheteur de prêter serment de propriété lors du transfert de l'acte de francisation. (V. Rep. Fuzin Hermann, v. Navire, n° 195.)

douane par le propriétaire qui donne en outre une soumission et caution. Le propriétaire se soumet par le cautionnement, (il n'est pas, d'ailleurs, versé à la douane, mais seulement stipulé dans l'acte de cautionnement), et sous peine de le voir confisquer, à ne point vendre, donner ou prêter l'acte de francisation, ou en disposer autrement; à n'en faire usage que pour le service du bâtiment auquel il a été délivré; à le rapporter au bureau des Douanes si le bâtiment est pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de quelque autre manière ou vendu pour plus de moitié ou en totalité à un étranger; et ce, dans un mois si la perte ou la vente de la totalité du bâtiment a lieu en France ou sur les côtes de France, et dans un délai de trois à neuf mois suivant la distance des autres lieux de perte ou de vente. Ces formalités remplies, la délivrance de l'acte a lieu au bureau des douanes du port auquel appartient le bâtiment.

Le Receveur des douanes de ce port, établit *un projet d'acte de francisation* (1) au vu duquel l'Administration centrale établit l'acte de francisation qui est délivré et signé par le Ministre

(1) Circ. de l'Administration des Douanes, n° 1175, du 15 juillet 1829.

des Finances au nom du peuple français et porte, de la part du *Président de la République* (1), prière, réquisition ou ordre « de laisser sûrement et
« librement passer le bâtiment, sans lui faire, ni
« souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni em-
« pêchement quelconque, mais, au contraire, de
« lui donner faveur, secours et assistance par-
« tout où besoin sera. »

La francisation d'un bâtiment peut s'opérer dans un autre port que celui où il se trouve. Dans ce cas, le certificat de jauge établi par le service de ce port est adressé à celui du port d'immatriculation, dit *port d'attache*.

Si l'acte de francisation d'un bâtiment est perdu, le propriétaire en affirmant la réalité de cette perte en reçoit un autre après avoir rempli les mêmes formalités, et à la charge des mêmes cautionnement, soumission et déclaration que pour l'obtention du premier. (Loi de vendémiaire anII art. 20). Le renouvellement peut encore avoir lieu pour cause de vétusté, ou parce que l'acte n'offre plus de place suffisante pour y inscrire les mutations de propriété; dans ce cas, une décision du 31 décembre 1819 et des circulaires en date du 25

(1) Sous la monarchie, la délivrance de l'acte et la prière ou réquisition étaient faites au nom du roi.

octobre 1826 et 24 novembre 1854 décident que le prix du parchemin et du timbre doit être seulement exigé.

Nous avons dit, au début de ce chapitre, que l'acte de francisation disparaît avec le navire; par voie de conséquence, celui-ci doit être rayé du registre matricule et les soumissions prescrites par la loi du 27 vendémiaire an II doivent être annulées. Pour obtenir ces radiations, il faut justifier de l'impossibilité de ramener le navire dans un port de France, ou déclarer à la douane que le bâtiment doit être dépecé par suite de son état de vétusté. Dans ce cas la douane constate l'identité du bâtiment, elle s'assure de sa démolition effective, et dresse un procès-verbal qui est remis au propriétaire. Si, après la délivrance de l'acte de francisation, on transforme le navire, il faut établir un nouvel acte, sinon le bâtiment est réputé étranger (Loi de vendémiaire an II, art. 21). Enfin, quand un bâtiment perd la nationalité française, il est fait une déclaration de défrancisation.

§ 2. — *Francisation des navires appartenant
à des sociétés*

Jusqu'ici, nous avons supposé que le navire

appartenait à une ou plusieurs personnes dont il est toujours aisé de constater la nationalité, mais nous savons que la plupart des Compagnies importantes qui dirigent des services réguliers, ayant divisé leur capital en actions, les étrangers y prennent la part qu'ils veulent. Nous avons étudié, au cours de cet ouvrage, la situation spéciale des sociétés propriétaires de navires. Sont-elles soumises pour la délivrance de l'acte de francisation de leurs navires aux mêmes formalités que les simples particuliers ?

L'Administration des douanes, vers l'époque où les sociétés d'armement ont commencé à se constituer en sociétés donnant la faculté à des étrangers de devenir propriétaires de navires, a permis que les bâtiments appartenant à ces associations fussent pourvus, à *titre provisoire*, d'un acte au moyen duquel ils puissent jouir de tous les privilèges réservés à la marine nationale. La délivrance de cet acte fut subordonnée aux conditions suivantes: le Directeur de la Compagnie est tenu de justifier de sa qualité; il doit prouver que les bâtiments appartiennent à la société qu'il dirige (1); il souscrit en sa qualité de directeur,

(1) Il devait avant 1845 prouver que ces bâtiments avaient été construits en France.

les soumissions prescrites par la loi du 27 vendémiaire an II; enfin, par exception aux principes généralement admis en procédure, à l'égard du serment qui incombe à une personne juridique, on décida que le Directeur de la société serait dispensé du serment que prescrit l'article 13 de la loi de l'an II (1).

Les motifs de cette dernière mesure nous échappent aujourd'hui. Peut-être ne faut-il les rechercher que dans le caractère provisoire — on le croyait du moins — de la décision prise à cette époque, et dans une certaine appréhension à introduire, par voie de simple décision administrative dans la formule du serment donnée par la loi, les modifications qui eussent été indispensables.

Quoi qu'il en soit, les décisions prises *provisoirement* par l'Administration, en 1840, forment encore la seule règle sur la matière. Nous renouvelons le vœu que nous avons formulé dans un précédent chapitre, à savoir que le législateur devrait combler, au plus tôt, cette lacune regrettable qui subsiste encore dans nos lois françaises.

(1) Déc. administrative, 15 juin et 27 juillet 1840, 19 juin 1841. (Recueil des décisions, Administration des Douanes.

SECTION II

FRANCISATION A L'ÉTRANGER

FRANCISATION DANS LES COLONIES FRANÇAISES (FRANCISATION
PROVISOIRE, FRANCISATION EXCEPTIONNELLE).

— INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME ACTUEL. — RÉFORME PROPOSÉE

Nous venons d'étudier les formalités indispensables à la constitution de l'acte de francisation délivré *en France* par l'Administration des Douanes et qui seul permet aux armateurs de revendiquer certains avantages, notamment le droit aux primes, mais il existe encore une sorte de francisation temporaire, dite *provisoire* par opposition avec la francisation définitive que nous venons de voir. Elle est accordée à l'étranger et dans les colonies françaises et peut être délivrée par les consuls qui servent ainsi fréquemment d'auxiliaires à l'Administration des douanes.

Après avoir indiqué les conditions dans lesquelles se produit cette francisation et parlé de

la francisation exceptionnelle accordée aux navires dans nos colonies, nous chercherons à montrer le grave inconvénient qui en résulte pour le développement de notre marine marchande (1).

Lorsqu'un navire est acheté à l'étranger, il ne

(1) Rappelons que la douane délivre aussi quelquefois en France un acte provisoire de francisation qu'on nomme tantôt « *lettre de francisation provisoire* » et tantôt « *brevet de francisation provisoire*. » Avant de procéder aux actes relatifs à la francisation, le propriétaire, nous l'avons vu, doit faire opérer le jaugeage par les agents des Douanes. Or, le jaugeage n'est pas toujours praticable, par exemple si le navire est chargé. Dans un semblable cas, les droits sont *provisoirement* liquidés d'après le tonnage brut des papiers de bord, le propriétaire consigne une somme en garantie des droits de francisation à liquider ultérieurement, et la douane délivre son brevet provisoire.

Ce titre est valable pour quatre mois ou pour la durée du voyage qu'accomplit le bâtiment, si ce voyage dure plus de quatre mois. A l'expiration de ce délai, les Douanes de la Métropole, auxquelles on présente un brevet provisoire, doivent le retenir, et mettre par là le capitaine dans la nécessité de se pourvoir de l'acte original pour ressortir du port. Toutefois, si le bâtiment entre en relâche forcée dans un port autre que celui de destination, et si, au lieu d'y débarquer son chargement, le capitaine reprend la mer avant d'avoir pu recevoir le brevet définitif, on lui permet de continuer à faire usage du brevet provisoire, dont l'effet se prolonge ainsi au delà de quatre mois. (Déc. ministérielle, 30 juin 1829; 5 mars 1834. Circ. de l'Administration des Douanes, n° 1432, du 21 mars 1834.

peut quitter son port sans être auparavant, rayé des registres de la douane du pays et francisé provisoirement par le Consul de France qui n'opère cette francisation que sur le vu des pièces officielles dressées par les officiers ministériels (1). Ces pièces peuvent être : soit le contrat de construction, soit un acte de vente en bonne forme. C'est qu'il appartient au Consul de cons-

(1) A ce sujet nous devons mentionner une circulaire de l'Administration des Douanes tendant à établir des règles uniformes pour la francisation des navires étrangers ; en voici le texte :

« L'Administration a eu l'occasion de constater que l'on « n'exigeait pas dans tous les ports les mêmes formalités en « cas de francisation des navires ayant navigué sous pavillon « étranger.

« En vue d'établir l'uniformité, tant en France qu'en Algé-
« rie, il a été décidé que le service des Douanes devra récla-
« mer pour la francisation des navires étrangers la production
« d'un acte de vente authentique, dûment enregistré, et d'un
« certificat du consul étranger établissant que le navire a été
« dénationalisé et définitivement rayé de la marine du pays
« dont il portait le pavillon. Pour les bateaux de pêche, on se
« bornera à exiger la justification que les papiers de bord ont
« été restitués à qui de droit, ou un certificat d'abandon de la
« nationalité du navire, certificat qui sera délivré par le consul
« du pays où ces bateaux étaient immatriculés.

« Il est bien entendu que ces formalités sont indépendantes
« de celles prescrites, d'une manière générale, par les lois qui
« régissent la francisation. » (Circ. de la Direction générale
des Douanes, mai 1895.)

tater si l'acquisition est faite pour moitié au moins par des nationaux et si l'équipage, à moins d'impossibilité absolue et dûment constatée, est composé pour trois quarts au moins de marins français sous le commandement d'un capitaine et d'officiers français; ces conditions remplies et le certificat délivré, le navire peut naviguer sous pavillon français. Le Consul transmet copie du rôle d'armement au bureau du port auquel l'acquéreur a manifesté l'intention d'attacher le navire. Une circulaire du 18 octobre 1871 décide que les droits d'importation seront payés à l'arrivée du bateau en France. Dans le cas où le navire muni d'un acte de francisation provisoire ne rentre pas directement en France, le Consul perçoit provisoirement et sauf règlement définitif le droit de douane et le droit de mutation. Ce qu'il est important de noter, c'est que cette francisation consulaire ne donne pas droit à la prime bien qu'elle impose immédiatement toutes les charges de la législation française.

La même solution est donnée pour la francisation des navires ayant leur port d'attache aux colonies. Cette francisation n'a jamais qu'un caractère provisoire et par cela même précaire. Les lois sur la marine marchande qui se sont succédées ont toutes, au point de vue colonial, un ca-

ractère commun. Elles ont, les unes et les autres, négligé ou sacrifié les intérêts de nos colonies.

La loi du 29 janvier 1881 distingue les navires de construction française et étrangère en accordant la prime à la navigation aux premiers, au seconds la demi-prime. Dans quelle catégorie se trouverait un navire construit dans une de nos colonies ? On ne semble pas se l'être demandé. Mais l'examen des règlements en vigueur à cette époque permet d'affirmer qu'il n'aurait pas été assimilé à un navire construit en France.

La loi du 30 janvier 1893 maintient la même distinction en spécifiant, nettement, que les primes à la construction et à la navigation ne s'appliquent qu'aux navires construits en France (art. 4, § 2 et art. 5, § 2), et en supprimant (art. 6, § 1) la prime aux navires construits à l'étranger. Ici encore il n'est pas fait mention du navire colonial ; mais la définition limitative des bâtiments primés ne laisse aucun doute sur l'assimilation obligatoire, en matière de primes, de nos colonies avec l'étranger.

Cet étrange oubli ne peut s'expliquer que par suite du développement encore relativement restreint les entreprises coloniales.

Il n'en était plus de même en 1902. Le rapide essor de certaines colonies, notamment de l'Indo-

Chine, ne permettait plus de passer sous silence la situation des navires construits aux colonies ou tout au moins attachés à un port colonial. Cette catégorie a été mentionnée cette fois, mais pour être nettement privée de toute allocation métropolitaine. Cependant, la loi du 7 avril 1902 se préoccupe des navires ayant leur port d'attache aux colonies aux deux points de vue de l'armement et de la francisation. Nous avons vu que dans son article 17, elle a déterminé la composition des équipages des navires pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole. Il n'a pas encore été assez fait dans cette voie. Il ressort nettement des délibérations du Parlement que l'on ait voulu donner aux inscrits maritimes un débouché dans la flotte des colonies. Mais ce résultat n'a pas été atteint. La loi de 1906 a prévu un régime nouveau, et un règlement d'administration publique, à l'heure actuelle en préparation, viendra, peut-être, donner à cette question une solution plus conforme à nos intérêts coloniaux. En outre, la loi de 1902 (art. 14) prévoit qu'un règlement d'administration publique fixera les conditions dans lesquelles il pourra être procédé, dans les colonies, à la francisation des navires.

Les circulaires de la marine de 1865-1882-

1885, l'impossibilité d'appliquer la loi de 1893, mettaient ces bâtiments sous un régime d'éternel provisoire. Le port du pavillon français ne leur était concédé qu'à titre précaire. Leur quasi-francisation dépendait d'une autorisation toujours révocable. Aucune loi ne définissait ni ne garantissait leur état.

Malgré l'utilité manifeste de procéder à une francisation précise, l'article 14 n'a eu aucun effet. Le règlement d'administration publique qu'il prévoit n'a jamais été élaboré.

Quelle est donc cette francisation particulière que l'on accorde aux colonies ? Quels sont les droits et les devoirs qu'elle confère ? La doctrine de l'Administration de la Marine à ce sujet a été exposée, à diverses reprises, dans des circulaires ou des lettres figurant au répertoire alphabétique de législation et de réglementation de la Cochinchine arrêté le 1^{er} janvier 1889. Elle se résume ainsi : « Il est de principe qu'aucun navire
« ne saurait être réputé français dans la métro-
« pole, s'il n'a pas satisfait aux conditions exi-
« gées dans la métropole même pour la franci-
« sation. — Les Colonies ne peuvent procéder à
« des francisations absolues. Elles confèrent seu-
« lement soit des francisations provisoires aux
« bâtiments qui doivent être attachés à la métro-

« pole, francisations qui sont régularisées à l'ar-
« rivée de ces navires en France, soit des franci-
« sations purement locales qui laissent les na-
« vires sous le coup des règlements applicables
« à la marine étrangère si, par une circonstance
« quelconque, ils abordent dans un port métro-
« politain. »

Dans une lettre du 23 mars 1878, émanée du Ministère de la marine, nous trouvons cette phrase qui définit bien la francisation telle que l'entend l'administration compétente: « La francisa-
« tion exceptionnelle n'est accordée, dans les co-
« lonies qu'en vue d'un objet spécial et pour un
« genre de navigation restreinte connu sous le
« nom de cabotage local. Des arrêtés du gouverne-
« ment fixent, dans chaque colonie, les limites de
« cette navigation (1).

En 1878, le Ministre de la Marine a formulé ces règles rigoureuses: « Les francisations que
« les gouvernements locaux des colonies peuvent
« accorder aux bâtiments de mer sont de deux
« sortes, savoir: la francisation provisoire et la
« francisation exceptionnelle. La francisation
« provisoire s'accorde aux bâtiments de prove-
« nance étrangère devenue propriété française,

(1) Cité par Ch. Roux, *Notre marine marchande*, p. 321.

« en vue de leur permettre de se rendre dans un
« port de France à l'effet d'y être francisés défi-
« nitivement. Elle peut encore être accordée à
« un bâtiment construit dans les colonies et ap-
« partenant, au moins pour moitié, à des Fran-
« çais, afin de permettre aux propriétaires de le
« faire naviguer avec le bénéfice de la nationa-
« lité, en attendant l'accomplissement des for-
« malités à la suite desquelles la francisation dé-
« finitive peut lui être conférée par le gouver-
« nement métropolitain. »

Il ressort de l'étude de ces circulaires que les bâtiments qui ont obtenu la francisation coloniale ne peuvent être expédiés pour l'un des ports de la métropole, qu'à la condition d'y être traités, sous le rapport des droits, comme bâtiments étrangers; *ce qui revient à dire qu'ils ne jouissent pas en France du bénéfice de la nationalité.* Si le navire est autorisé à se rendre en France, ce ne peut être que pour s'y faire franciser définitivement et régulièrement au même titre qu'un bâtiment étranger, muni, pour sa traversée seulement, d'un titre de francisation provisoire. Quant à l'acte de francisation exceptionnelle il n'est valable que pour la navigation au cabotage local dans les limites déterminées par l'arrêté local.

Il est de toute évidence que l'on ne peut continuer à admettre, sous le couvert de difficultés relatives à la francisation coloniale, une manière de voir et des errements *qui sont la négation de toute marine commerciale dans nos colonies.*

A l'heure actuelle encore il semble, cependant, que le Parlement et surtout le Ministère des Finances soient hostiles à la délivrance, dans les colonies, d'actes de francisation définitifs donnant les mêmes droits que la francisation métropolitaine. Pourtant il y a, en ce moment, un règlement d'Administration publique en préparation, mais la question des primes n'y sera pas envisagée; il accordera peut-être une sorte de francisation définitive sans toutefois accorder le droit à la prime tel qu'il existe pour les navires francisés dans un port de la métropole, de sorte que la question ne sera pas complètement résolue.

Cependant les imperfections et les graves inconvénients d'un semblable régime apparaissent très nettement. Tout d'abord, la francisation accordée limite toujours la navigation au cabotage local; en second lieu elle ne se confère pas dans un port étranger. De là, cette conséquence que les armateurs français établis aux colonies ne peuvent profiter des occasions avantageuses que leur offrent les ventes fréquentes de navires qui

ont lieu dans certains ports d'Extrême-Orient et d'Australie. Ces bateaux conviennent parfaitement aux conditions de la navigation dans ces parages et le prix de vente est à la portée des petits et moyens armateurs. On semble craindre que ces achats opérés en pays étranger nuisent à notre industrie nationale et que nos chantiers de construction, déjà bien affaiblis, reçoivent encore moins de commandes. Mais ce système aboutit à une impasse: empêcher le petit armateur d'acheter à très bon compte un navire qui lui ferait un excellent usage sans pour cela faire profiter nos chantiers nationaux auxquels le même armateur ne pourra s'adresser, étant donné la modicité de ses ressources et les prix trop élevés qu'il devra solder pour acquérir un navire neuf construit en France. Le règlement en vigueur n'a donc qu'un résultat: créer un obstacle presque absolu à l'extention de la marine marchande de nos possessions lointaines.

Il serait facile, écrit M. Roux, de remédier à cette situation en décidant, par voie législative, que la francisation pourra être acquise à titre définitif, soit dans les colonies, soit dans un port étranger, auprès des consuls, aux navires étrangers achetés par des Français dans les ports étrangers situés à proximité de nos colonies dans

un rayon à déterminer. Il semble que cette solution doive réunir bien des suffrages.

Nous devons encore, avant de passer à l'étude des législations étrangères, dire quelques mots de la transcription en douane des mutations de propriété dont le navire peut être l'objet. Cette question se rattache très intimement à celle de la francisation. La transcription en douane comporte une double formalité. La mention des mutations doit être faite sur le registre des soumissions de francisation, ce registre a été assimilé à un registre de l'état civil des navires, complétant ainsi la ressemblance qui existe entre une personne et un bâtiment de mer, ressemblance que nous avons souvent eu l'occasion de faire remarquer au cours de cette étude. Il faut en second lieu que la mention de la mutation soit faite au dos de l'acte de francisation.

La loi de vendémiaire an II, article 17, ne prescrivait cette inscription que pour des ventes de *parties de bâtiments*, aussi a-t-on soutenu que les ventes totales en étaient dispensées. Il semble que cette opinion soit fausse. Si l'on se reporte à la loi du 6 mai 1841 qui a supprimé le droit de 6 livres établi par la loi de vendémiaire pour prix de cette transcription, on remarque qu'elle a spécifié dans son article 20 que « ce droit de 6 francs

ne serait plus perçu pour l'inscription au dos de l'acte de francisation des ventes de tout ou partie des navires. » Dans son article 154, le règlement de la marine de 1866 a consacré cette interprétation.

Sans entrer dans des détails qui s'écarteraient un peu de la question qui nous occupe, nous devons faire remarquer que la mutation en douane doit suivre toutes les transmissions de propriété des navires même à cause de mort. C'est qu'en effet le navire peut, à la mort du propriétaire, échoir pour le tout ou pour partie à des héritiers étrangers. Il importe donc que l'Administration des Douanes soit renseignée à ce sujet puisque la nationalité du navire peut en être modifiée. MM. Lyon Caen et Renault, après avoir indiqué que la nécessité de la mutation s'impose dans tous les cas, montrent que les sanctions de cette obligation n'existent qu'en cas de mutation entre vifs. Une circulaire administrative de 1875 a prescrit aux agents de l'Administration d'exiger une déclaration notariée par succession ou donation, si ces mutations ne résultent pas d'actes authentiques.

Telles sont, brièvement exposées, les formalités qui président à la formation de l'acte de francisation. Muni de ce certificat délivré par

l'Administration, le navire peut librement naviguer et son pavillon le couvrira dans toutes ses croisières. Mais avant de quitter le port, il devra encore se munir d'un congé. C'est l'acte accordé par la douane pour établir que ce navire est toujours en droit de se prévaloir de la francisation qu'il a obtenue. Il affirme l'identité de ce navire avec celui qui a fait l'objet de la francisation.

Les formalités édictées par le législateur pour l'obtention de l'acte de francisation semblent au premier abord être un peu minutieuses mais elles sont basées sur des principes simples et d'ailleurs il faut songer aux conséquences néfastes qu'entraîneraient, pour la marine nationale, la délivrance de certificats faits à la légère et sans un contrôle rigoureux. Nous allons retrouver les mêmes préoccupations dans les prescriptions formulées dans la plupart des codes maritimes.

Rappelons en terminant que l'acte de francisation est une des pièces dont l'ensemble constitue les papiers de bord du navire. En France, d'après l'article 226 du Code de Commerce, il faut encore que le capitaine ait à son bord, outre l'acte de francisation :

- 1° L'acte de propriété du navire;
- 2° Le rôle de l'équipage contenant les noms et la nationalité des gens de l'équipage;

- 3° Les connaissements et chartes parties;
- 4° Les procès-verbaux de visite;
- 5° Les acquits de paiements ou les acquits à caution des douanes.

SECTION III

LÉGISLATION COMPARÉE

FORMALITÉS DE L'ENREGISTREMENT DES NAVIRES EN ANGLETERRE,
AUX ÉTATS-UNIS, EN ALLEMAGNE, EN ITALIE, EN NORVÈGE

Tout le mécanisme administratif qui préside à la formation de l'acte de francisation est si naturel et si simple qu'on le retrouve, à peine modifié, dans la plupart des législations maritimes. Le nom de la preuve écrite de la nationalité peut changer suivant les pays, mais le principe est le même: partout c'est l'Administration de la douane qui délivre le certificat constatant que le navire a rempli les conditions imposées pour faire partie de la marine nationale du pays et jouir des avantages et bénéfices qui lui sont accordés.

En Angleterre, le *certificat d'enregistrement* équivaut à notre acte de francisation. Aux termes du « Merchant Shipping act » de 1894, tous les navires britanniques doivent être enregistrés à l'exception de certains petits navires employés au cabotage dans l'Amérique du Nord, ou à la navigation fluviale. La loi anglaise est très stricte à ce sujet, et tout navire qui cherche à se faire passer pour britannique sans avoir les qualités requises est passible d'amendes très sévères et de confiscation. Afin de s'assurer qu'aucun navire dans lequel un étranger est intéressé puisse obtenir la protection du pavillon britannique, l'« act » de 1894 établit qu'aucune personne n'aura le droit d'être enregistrée comme propriétaire d'un navire britannique ou d'une part dans un navire, à moins qu'elle n'ait fait une déclaration démontrant qu'elle possède les qualités exigées.

En cas de société, une semblable déclaration doit être faite par un agent autorisé, et cette déclaration doit préciser les circonstances de la constitution et du fonctionnement de la société qui lui assure les conditions requises pour être propriétaire d'un navire britannique. Le propriétaire ou le représentant de la société doit aussi déclarer qu'à sa connaissance il n'y a au-

cun individu ou groupe d'individus ayant droit à un intérêt légal ou pécuniaire dans le navire, titulaire d'actions de ce navire, qui ne possède les conditions demandées. De plus. « Si une personne ne fait usage du pavillon britannique et prend les couleurs nationales à bord d'un navire qui est en tout ou en partie la propriété de personnes n'ayant pas les qualités requises pour être propriétaires d'un navire britannique, dans le but de faire passer ce navire pour un navire britannique, ce navire sera sujet à confiscation à moins que ce caractère ait été assumé pour échapper à la prise d'un ennemi ou d'un navire de guerre étranger dans l'exercice d'un droit quelconque de belligérant (1) ». Cette disposition curieuse de l'article 69 se retrouve dans les lois allemandes et japonaises de 1899, mais la loi allemande, à l'encontre des lois anglaise et japonaise, ne fait pas d'exception formelle pour le cas où des navires cherchent à éviter d'être capturés. En outre (art. 71): « si une personne n'ayant pas les qualités requises acquiert comme propriétaire, autrement que dans les cas prévus par l'act » (par exemple cas de décès ou de faillite du propriétaire) un

(1) Merchant Shipping act de 1894, art. 69.

« intérêt légal ou pécuniaire dans un navire fai-
« sant usage du pavillon britannique et se fai-
« sant passer pour un navire britannique, son
« intérêt est sujet à confiscation. Il en est de
« même pour une personne qui, ne possédant
« pas les qualités requises, a acquis un navire
« britannique en totalité ou en partie d'une ma-
« nière qui ne l'expose pas à la confiscation; elle
« ne peut conserver cette propriété et doit, sous
« peine de confiscation, s'adresser au tribunal
« compétent pour obtenir une ordonnance de
« vente ».

Comme on le voit, la loi anglaise établit des pénalités très sévères à l'égard de ceux qui violeraient les règlements et elle envisage minutieusement tous les cas de fraude. On retrouve ici le grand principe qui guide en cette matière toute la législation anglaise sur la nationalité des navires, à savoir que nul navire ne pourra être déclaré anglais s'il n'appartient à un sujet anglais. Peu importe le lieu de construction du navire, la nationalité des officiers et de l'équipage qui le montent, pourvu que ce navire soit la propriété d'un national et serve à des intérêts anglais, c'est un navire anglais.

Disons pour terminer que l'on retrouve en Grande-Bretagne, comme en France, le certificat

de nationalité provisoire. Quand un vaisseau devient dans un port la propriété de personnes possédant les qualités requises pour être propriétaires de vaisseaux anglais, l'agent consulaire anglais résidant dans ce port peut, à la requête du capitaine du dit vaisseau, lui délivrer un certificat provisoire contenant le plus de particularités possibles concernant le tonnage, la construction et la description du vaisseau. Un certificat délivré de cette manière aura la même valeur qu'un *certificat d'enregistrement* pendant le délai de six mois, ou jusqu'à ce que le vaisseau arrive à un port où se trouve un « registrar » anglais.

Aux Etats-Unis, la loi sur le sujet qui nous intéresse a été faite, comme on peut le supposer, d'après les dispositions des « Navigation acts » anglais. La première loi traitant de l'enregistrement des navires portant le pavillon des Etats-Unis est un « act » de 1789. Cet « act » a été annulé par un autre datant de 1792 qui a été incorporé dans les « Revised Statutes » des Etats-Unis approuvés par le Congrès dans la cession de 1873-74 (*Rev. Stat.*, titre XLVIII). D'après l'« act » de 1792, seront seuls réputés navires américains, les navires enregistrés conformément à la loi ou dûment qualifiés pour se livrer

au cabotage côtier et à la pêche. Pour obtenir l'enregistrement, le propriétaire doit déclarer sous serment qu'aucun étranger n'est intéressé dans le navire ou dans ses bénéfices « d'une manière directe ou indirecte, par voie d'assurance ou autrement », et doit avoir été : soit construit aux Etats-Unis, soit capturé en temps de guerre par des citoyens américains, soit confisqué pour avoir transgressé la loi des Etats-Unis (1). Quant à la demande d'enregistrement des navires appartenant à une société reconnue, elle doit être faite au nom du président ou du secrétaire, et renouvelée au moment où il cesse de remplir ses fonctions. Il est dit expressément que l'enregistrement n'est pas atteint par la vente des actions de la Compagnie. Avant que l'enregistrement ne soit accordé, le président ou le secrétaire doit affirmer sous serment que la propriété du navire appartient à la compagnie sans spécifier le nom de ses membres; son serment est suffisant et ne nécessite le serment d'aucune autre personne intéressée dans la propriété du navire.

(1) D'après un act de 1852, le *Secretary of the Treasury* peut cependant accorder l'enregistrement à un navire construit à l'étranger, ayant fait naufrage aux Etats-Unis, acheté et réparé par un citoyen américain, pourvu que le montant de la réparation soit équivalente aux trois quarts de la valeur du navire une fois réparé. Quelquefois une loi spéciale autorise l'enregistrement d'un navire déterminé de construction étrangère.

(V. *Journal du Droit internat. privé*, année 1903, page 302).

Comme en France, nous devons remarquer qu'en Angleterre et aux Etats-Unis le certificat de nationalité ne peut survivre au navire. En Angleterre, si le bâtiment est perdu, pris par l'ennemi, brûlé, démembré, transféré à des gens incapables de posséder un navire anglais, etc., le certificat, sous peine d'une forte amende, doit être rendu, directement ou par l'intermédiaire d'agents autorisés, au *registrar* du port d'attache. La loi des Etats-Unis est conçue dans le même esprit: le certificat doit être, dans les mêmes cas, rendu et annulé; le cautionnement souscrit par le propriétaire du navire est affecté à l'exécution de cette obligation. De même, aux termes de l'article 4 du code norvégien, si le navire ou une part du navire est vendu à l'étranger, le certificat de nationalité doit être rendu à la douane qui l'annule.

En Allemagne, le droit d'arborer le pavillon d'empire ne peut être exercé qu'après l'inscription du navire sur les registres spéciaux et la délivrance du certificat.

L'inscription est obligatoire pour tout navire destiné à exercer une industrie sur mer et dépassant 50 cbm. de capacité brute. Elle ne peut se

faire, que dans les registres du port qui doit servir de point de départ au navire pour ses traversées. Le choix de ce point appartient à l'armateur; c'est là que se trouve le domicile du navire. Chaque bâtiment est inscrit sous un numéro particulier; l'enregistrement doit avoir été précédé de la preuve du droit de porter le pavillon national et de certains faits qu'il constate expressément. On trouve dans l'énumération de ces faits les mêmes préoccupations que nous avons constatées en France. On s'inquiète du lieu de construction du navire, de sa description, de la qualité de son ou de ses propriétaires.

L'enregistrement sert de base au certificat. Le certificat est une pièce délivrée par les autorités impériales, dont les indications concordent avec celles de l'inscription au registre et qui atteste, en outre, que le navire a le droit de porter le pavillon allemand. Comme dans tous les pays maritimes, ce certificat disparaît avec le navire.

Enfin il existe en Allemagne des certificats provisoires délivrés par les consuls allemands aux navires étrangers qui, en dehors du territoire de l'Empire, réclament le droit de porter le pavillon allemand, à la suite du transfert de la propriété à une personne qui possède l'indigénat allemand ou à une société y assimilée. Ces attes-

tations, appelées *attestations de pavillon* (*flaggen attest*) constatent le droit de porter le pavillon impérial mais n'ont de valeur que pour une année à compter du jour de leur délivrance, et au-delà de l'année, seulement durant le terme requis de force majeure pour l'achèvement du voyage.

En Italie, le code maritime ne dispense de l'obligation de se munir de l'acte de nationalité que les barques destinées au service des ports et des plages et à la pêche côtière. Les dispositions relatives aux mentions qui figurent sur l'acte de nationalité, aux formalités préalables à remplir pour l'obtenir et à l'inscription du navire sur le matricule spécial n'offre rien de particulier. Il convient cependant de signaler l'article 42 qui prohibe en principe la délivrance de l'acte de nationalité à tout navire provenant d'une vente consentie par le sujet d'une puissance étrangère se trouvant en état d'hostilité avec une autre puissance qui est elle-même en paix avec le royaume d'Italie. Comme dans toutes les autres nations, le navire vendu à un étranger ne possédant pas les qualités requises pour être propriétaire d'un navire italien, doit remettre à l'autorité maritime, et à l'étranger à l'autorité consulaire, ses papiers de

bord et son acte de nationalité; il lui sera alors délivré un permis d'abandon du pavillon; faute de cette pièce, la vente sera considérée comme non avenue (art. 48).

Disons enfin que le *certificat de nationalité* en Norvège, le *Registerbrief* en Autriche, ont la plus grande analogie avec notre acte de francisation.

Ainsi donc, l'étude des formalités exigées dans quelques-unes des grandes nations maritimes nous permet de conclure que, d'une façon générale, le législateur oblige le navire à se munir d'une pièce authentique prouvant qu'il a rempli les conditions nécessaires pour obtenir la nationalité et avoir le droit de faire flotter à son mât les couleurs du pays sous la protection duquel il s'est placé. Les règles imposées pour l'obtention de cette preuve écrite sont partout à peu près semblables et les mêmes précautions ont été prises par les divers gouvernements pour éviter les fraudes possibles. C'est que l'observation des diverses règles que nous venons d'exposer est encore indispensable, au point de vue du droit universel international, pour une bonne police générale des mers, sans laquelle la sécurité de la navigation, commune à tous les peuples, ne saurait exister. Elle est aussi nécessaire pour faire profiter les navires de commerce des avantages et privilèges

que l'Etat auquel ils appartiennent a pu stipuler en leur faveur.

Il convenait donc de formuler des lois précises, dérivant toutes des mêmes principes, et portant, malgré quelques différences de détail, un caractère incontestable de similitude.

CHAPITRE III

MODIFICATIONS ET PERTE DE LA NATIONALITÉ

Le navire qui a satisfait à toutes les exigences imposées par le code de son pays a acquis la nationalité de ce pays. Comme une personne, il peut garder cette nationalité jusqu'à sa disparition, mais comme elle aussi, il peut en changer. Il nous reste donc à étudier les causes qui permettent à un navire de modifier, de son propre gré, sa nationalité d'origine et celles qui la lui font perdre irrémédiablement.

SECTION PREMIÈRE

CHANGEMENT DE NATIONALITÉ PAR SUITE DE VENTE

CONFISCATION. — CHANGEMENT PAR CAS FORTUIT :
NAVIRE CAPTURÉ, ÉCHOUÉ

De même qu'une personne peut se faire naturaliser dans un autre pays, de même un navire peut changer de nationalité. En temps de paix, un Etat est libre de conférer sa nationalité à des navires étrangers en leur accordant personnellement le droit de porter son pavillon et en les faisant jouir de la protection qui s'y rattache, pourvu que cet acte ne soit guidé par aucune intention frauduleuse ni ne porte préjudice à des droits déjà existants. En temps de guerre, le navire acheté de sujets belligérants acquiert la nationalité de l'acheteur dès qu'il est régulièrement inscrit sur le registre des navires de l'Etat duquel celui-ci dépend. Ce principe est admis aujourd'hui universellement ; il n'en a pas toujours été ainsi. En France, l'acte de navigation du 21 septembre 1793 interdisait aux propriétaires de bâ-

timents de mer de les dénationaliser et M. Desjardins a pu écrire que, chez nous, un navire devait vivre et mourir français. Cette situation ne dura pas. L'interdiction de dénationaliser des navires, par conséquent de les vendre en tout ou en partie à des étrangers fut abolie par l'article 2 de la loi du 21 avril 1818 qui autorisa leur exportation. Les navires hypothéqués sont actuellement les seuls dont la transmission à des étrangers se trouve encore prohibée aux termes de l'article 33 de la loi du 10 juillet 1885. Cette prohibition se comprend naturellement. Si un navire sur lequel existait un droit de suite, un privilège ou une hypothèque, changeait de nationalité et se rattachait désormais à un pays dont la loi n'admet pas ces droits, ceux-ci s'évanouiraient aussitôt. C'est pour empêcher une solution aussi exorbitante que le législateur est intervenu. Qu'il s'agisse d'un navire ou d'une personne, un changement de nationalité ne peut, même en l'absence de toute fraude, enlever des droits acquis. « Peu importe, écrivent MM. Lyon-Caen et Renault(1), que la loi du nouveau pavillon prescribe, pour la conservation des droits dont il

(1) *Traité de droit commercial* (Lyon-Caen et Renault), t. 6, 3^e édition, p. 699.

« s'agit, des formalités autres que la loi du pavillon primitif. Il va de soi seulement que si le créancier ne remplit pas ces formalités dans le nouveau pays auquel se rattache son navire, son droit peut être perdu ou l'exercice en peut être paralysé;... cela montre bien que les créanciers ayant hypothèque sur un navire peuvent avoir un grand intérêt à ce que le navire hypothéqué ne change pas de nationalité. Aussi s'explique-t-on que le législateur français ait dans la loi du 10 juillet 1885 (art. 33), interdit sous des peines sévères au propriétaire d'un navire hypothéqué de le vendre de façon à ce qu'il perde la nationalité française. » Cette interdiction reçoit une double sanction. D'abord, tout acte fait en fraude de cette prohibition est nul, puis, le vendeur est passible des peines édictées par l'article 408 C. Pénal contre l'abus de confiance, sauf application de l'article 463 C. Pénal sur les circonstances atténuantes.

Enfin, il a été reconnu qu'un Consul de France peut s'opposer à la substitution d'un pavillon étranger au pavillon français par un navire hypothéqué et, qu'en conséquence, une indemnité ne peut être, à raison du dommage causé par cette opposition, réclamée à l'Etat français. Cette question a été réglée par un avis du Conseil d'E-

tat en date du 1^{er} août 1890 (1). A part la restriction que nous venons d'examiner, la vente à des étrangers qui doit faire perdre au navire sa qualité de navire français, est libre et la nationalité nouvellement acquise est celle des personnes qui ont la plus grande part dans la propriété du navire.

Les législations étrangères renferment, en général, des dispositions aussi libérales et l'exportation des bâtiments nationaux est également per-

(1) Conseil d'Etat, 1^{er} août 1890. Morelli et C^{ie} c. les ministres de la marine et des affaires étrangères.

« Est accompli dans l'exercice des pouvoirs consulaires
« l'acte par lequel un agent consulaire français s'oppose à ce
« que des navires, grevés d'hypothèques, amènent le pavillon
« français ; par suite un pareil acte n'est pas de nature à don-
« ner ouverture à une action en responsabilité contre l'Etat.

« Un sieur Marcelin, demeurant à Port-au-Prince, avait
« obtenu du gouvernement haïtien la concession d'un service
« de transports. La Compagnie insulaire de navigation à
« vapeur Morelli avait formé, avec le concessionnaire, la
« Société des vapeurs haïtiens, la Compagnie Morelli avait
« demandé à notre agent consulaire qu'il permit la dénatio-
« nalisation de quatre navires battant pavillon français. Sur son
« refus la Société des vapeurs haïtiens ayant dû être dissoute,
« la Société Morelli agissait en dommages-intérêts contre
« l'Etat français. Sa réclamation a été rejetée par avis du
« Conseil d'Etat. »

Le Droit, n^o du 13 août 1890.

Journal de droit international privé, année 1891, p. 913.

mise, en principe, dans les autres Etats; il en est toutefois, où les aliénations partielles sont, nous l'avons vu, ou complètement défendues, ou tout au moins soumises à certaines conditions.

Quant aux importations de bâtiments de provenance étrangère, elles sont virtuellement prosrites dans certaines contrées, telles que le Portugal et les Etats-Unis, où les bâtiments en question ne peuvent être admis à arborer le pavillon national que dans des cas exceptionnels; mais partout ailleurs elles peuvent s'opérer librement, sauf dans certains pays, la nécessité de payer un droit d'entrée.

Ainsi, sous réserve des exceptions et restrictions qui viennent d'être signalées, partout aujourd'hui les bâtiments de mer sont susceptibles de changer de nationalité et d'arborer les couleurs d'un pays étranger. Nous avons vu, au cours de cette étude, les conditions imposées par les différentes législations pour accorder la nationalité aux navires. Il nous suffit de dire ici que, suivant les pays, la vente soit totale, soit partielle, a, suivant les cas, pour effet de faire perdre au navire sa nationalité. La vente est totale si elle a pour objet une part indivise dans le navire. Dans la plupart des contrées, la vente totale enlève à un navire le droit de naviguer sous le pavillon

national. Il faut faire une exception pour la Belgique et l'Italie où la vente totale à des étrangers n'entraîne la perte de la nationalité que si ces derniers ne satisfont pas, dans la proportion que nous avons déjà fait connaître, de la moitié pour l'un, des deux tiers pour l'autre, à la condition de domicile ou de résidence imposée par la loi. Il en est à peu près de même en Danemark. Enfin, la vente partielle est, elle aussi, destructive de la nationalité quelle qu'en soit l'importance dans les Etats où la loi n'admet que les citoyens du pays comme pouvant être propriétaires; quand elle porte sur une quote-part supérieure à celle que peuvent posséder des étrangers, si la loi en vigueur dans la contrée ne les admet à la propriété que pour une certaine fraction.

Si la vente entraîne le changement de nationalité pour le navire, il convient d'éviter que ce bâtiment ne conserve les preuves de sa précédente nationalité pour en faire usage en temps opportun et ainsi profiter des avantages accordés dans les pays dont il a successivement porté le pavillon. Aussi, pour cette raison, les Etats réclament au navire vendu à l'étranger la remise de ses papiers de bord et le pays sous la protection duquel le navire va passer exige de lui qu'il présente un certificat constatant l'abandon du pavillon

qu'il portait primitivement. De même qu'une personne, un navire ne peut donc avoir qu'une nationalité.

D'autres causes peuvent influencer sur la nationalité du navire et lui faire perdre les droits qu'il avait acquis dans le pays dont il portait le pavillon. Il en est ainsi pour un navire qui est confisqué en vertu d'un jugement rendu conformément aux lois d'une nation pour violation de ces lois. En France, d'après une décision du Ministre des Finances en date du 11 février 1835, cette dernière disposition s'applique nécessairement aux navires confisqués pour contravention aux lois de la douane. La même solution s'applique au navire capturé en cas de guerre et adjugé comme prise maritime selon les règles du droit de la guerre.

Il convient encore de faire remarquer que certaines législations, celle de la France notamment, ont reconnu qu'un navire peut encore perdre sa nationalité s'il a subi des réparations à l'étranger pour une somme dont le montant est variable suivant les diverses lois maritimes (1). Ce prin-

(1) En France, l'article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II déclare que « les bâtiments français ne peuvent, sous peine « d'être réputés bâtiments étrangers, être réparés en pays « étranger si les frais de réparation excèdent 6 livres par ton-

cipe a été étendu aux navires qui, par suite de mauvaise fortune, se sont perdus en mer et sont trouvés épaves en pleine mer, à moins de réclamations de leurs propriétaires. Disons enfin que ni le changement de port d'attache, ni l'obligation pour un navire de naviguer sous pavillon étranger, n'affectent en France la nationalité du navire quand son propriétaire français conserve la propriété dudit bâtiment avec sa francisation. Cela résulte d'un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 23 novembre 1885, consacré par la Cour d'Aix (1).

« neau, à moins que la nécessité de frais plus considérables
« ne soit constatée par le rapport signé et affirmé par le capi-
« taine et autres officiers du bâtiment, vérifié et approuvé par
« le Consul ou autre officier de France, ou deux négociants
« français résidant en pays étranger, et déposé au bureau du
« port français où le bâtiment revient. »

L'article 15 de la loi du 7 avril 1902 reproduit textuellement cette disposition, avec cette seule différence que les mots *6 livres par tonneau* ont été remplacés par les mots *15 francs par tonneau de jauge brute totale*. La raison de l'élévation du prix se justifie par la valeur considérable des navires actuels. Sans cette précaution, de faibles réparations, proportionnellement à l'importance du navire, suffiraient pour faire perdre à un navire à vapeur la nationalité française.

(1) « Le Tribunal, attendu que ni le changement de port
« d'attache des quatre bateaux fournis ou à fournir à l'explo-
« tation de la Société de bateaux à vapeur haïtiens, ni l'obli-

SECTION II

USURPATION DE NATIONALITÉ

USURPATION DE PAVILLON. — FAUX PAPIERS. — CONSÉQUENCE
DE LA FACULTÉ ACCORDÉE AUX NAVIRES
DE CHANGER DE NATIONALITÉ

Nous avons indiqué les moyens légaux qui modifient la nationalité d'un navire, il convient de montrer comment un vaisseau peut frauduleuse-

« gation pour ces mêmes bateaux de naviguer sous pavillon
« haïtien, ne sont pas des circonstances de nature à faire
« admettre nécessairement qu'ils perdent leur nationalité pour
« prendre une nationalité étrangère ; que lesdits bateaux res-
« tent et demeurent français, quoique attachés à un port
« étranger ; que ce n'est qu'en vue de l'exploitation que le
« gérant de la Société se propose que ce changement a lieu,
« mais que la direction, l'entretien, le choix du capitaine et de
« l'équipage français sont toujours dans les droits de la seule
« Société Morelli et C^{ie} ; qu'ils continuent donc à être régis
« par la loi française qui les suit même en pays étranger, tant
« qu'ils sont la propriété d'un Français ; que, quant à l'obli-
« gation de naviguer sous pavillon haïtien, ce n'est là qu'un
« signe extérieur de nationalité, qui a pour but de mettre dans
« les eaux et les ports de la dépendance haïtienne lesdits
« bateaux sous la protection immédiate des lois et des auto-

ment se parer d'une nationalité à laquelle il n'a pas droit, dans les cas où son intérêt le pousse à cacher le nom de son pays d'origine. L'histoire maritime nous offre des exemples nombreux de ces usurpations de nationalité et les législations de tous les pays se sont montrées très sévères dans la répression de ce délit. Il peut se faire, par exemple, qu'un navire ait arboré un pavillon autre que celui que lui attribuaient ses papiers de bord; il peut même arriver qu'il se soit donné une fausse nationalité soit en truquant ses papiers, soit en s'attribuant ceux d'un autre. Ce sont là autant de cas d'usurpation de nationalité et de semblables délits doivent être d'autant plus sévèrement punis qu'ils portent préjudice à plusieurs pays à la fois. Cependant, en France,

« rités de ce pays pour les opérations à accomplir ; mais que
« leur nationalité réelle et effective subsiste toujours puis-
« qu'elle n'est pas abandonnée par le propriétaire lui-même
« qui conserve cette propriété des bateaux avec leur francisa-
« tion ; que l'usage, tant en France qu'à l'étranger, dans des
« circonstances identiques et pour des services postaux rem-
« plis au compte de gouvernements étrangers, autorise ce
« mode de navigation ; que dès lors, s'il n'y a pas changement
« de nationalité, le grief soulevé par la Compagnie deman-
« deresse ne saurait subsister ; P. c. m... déboute... etc... »
(Affaire Bessèges-Morelli), *Journal de droit international privé*,
année 1886, p. 194.

nous n'avons pas de texte général sur ce sujet, mais la loi du 27 vendémiaire an II porte dans son article 15 que « Tous ceux qui connaissant
« la francisation frauduleuse n'empêcheront pas
« la sortie du bâtiment, disposeront de la car-
« gaison d'entrée, ou en fourniront une sortie,
« auront commandé ou commandent le bâtiment,
« seront condamnés solidairement (et par corps)
« à six milles livres d'amende, déclarés incapa-
« bles d'aucun emploi et de commander aucun
« bâtiment français ». Le jugement de condam-
nation, ajoute l'article précité, sera public et affi-
ché. Cette disposition a été reproduite par le rè-
glement général du 7 novembre 1866 art. 149.

Les législations étrangères sont plus rigoureu-
ses encore que la nôtre. C'est ainsi qu'en Angle-
terre, « tout officier au service de Sa Majesté,
« tout employé des Douanes est autorisé à saisir
« en pleine mer ou dans tout port anglais et à
« conduire pour y être jugé devant la haute
« Cour de l'Amirauté... tout individu ayant
« cherché, en arborant le pavillon anglais ou ar-
« trement, à faire passer pour anglais un navire
« appartenant en tout ou en partie à des indi-
« vidus non autorisés par la loi à être proprié-
« taires de bâtiments anglais ». (Act du 20 août
1853, art. 33). Le port illégal du pavillon britan-

nique emporte en outre une amende de cinq cents livres. Ces prescriptions se retrouvent dans le **Merchant Shipping act de 1894**.

En Allemagne, les paragraphes 13 et 14 de la loi du 25 octobre 1867, frappent de peines l'usurpation du pavillon allemand. Dans le territoire de l'Empire les autorités de police et les croiseurs de la douane, ainsi que les commandants de vaisseaux de la marine impériale et les fonctionnaires de la marine à terre sont chargés de veiller à l'exécution des lois et ordonnances qui règlent la matière. A l'étranger cette tâche incombe aux consuls. La surveillance doit tendre à empêcher qu'aucun navire ne porte induement le pavillon allemand et qu'aucun bâtiment allemand n'arbore d'autre pavillon que celui de l'empire ou ne se serve d'une flamme semblable à celle de la marine impériale. S'il arrive à la connaissance du consul que dans un port de sa circonscription un navire porte le pavillon allemand sans y avoir droit, il doit faire les démarches nécessaires pour mettre fin à cet abus, soit par l'intermédiaire de la police locale, soit en s'adressant au consulat étranger qui est intéressé. Le consul ne peut pas appliquer la peine qui incombe aux tribunaux compétents, il se borne à transmettre aux autorités que la chose concerne les informations néces-

saires. Rappelons que le Merchant Shipping act de 1894, et au Japon la loi de 1899 font une exception formelle pour le cas où des navires ont arboré les couleurs de l'un ou de l'autre pays pour chercher à éviter d'être capturés.

Nous n'insisterons pas davantage sur les fraudes toujours possibles qui permettent à un navire de se faire passer pour avoir une nationalité à laquelle il n'a pas droit. Nous avons vu en étudiant les formalités requises pour l'établissement du certificat de nationalité que les législations de tous les pays ont multiplié les mesures pour prévenir les usurpations de nationalité. Le retrait des papiers en cas de disparition ou de vente du navire à l'étranger, l'obligation de se faire délivrer un nouvel acte de nationalité en cas de transformation du navire en sont une preuve. Néanmoins, il paraît impossible d'éviter les fraudes malgré les peines sévères édictées contre les délinquants.

Si nous considérons la faculté donnée, dans la plupart des pays, aux navires de se dénationaliser en arborant le pavillon d'une nation maritime de leur choix pourvu qu'ils satisfassent aux conditions imposées par cette nation, nous ne saurions, quant à la France, applaudir sans restriction à cette mesure libérale. Dans notre pays,

en effet, nous faisons, depuis longtemps, un large accueil aux navires étrangers. C'est ainsi que les unités dont se compose notre flotte marchande s'acquièrent le plus souvent en Angleterre, en Allemagne et en Norvège, au détriment de nos chantiers nationaux auxquels on s'adresse de moins en moins. Il existe bien, nous l'avons vu, un droit d'importation sur les navires étrangers qui demandent à acquérir la francisation mais ce droit est tellement insignifiant qu'il en revient, pour ainsi dire, à n'être qu'un droit de statistique.

Devant la décroissance de plus en plus marquée de notre marine marchande les pouvoirs publics se sont émus et, dans ces dernières années, les lois de 1902 et de 1906 ont complété la loi de 1893 en organisant tout un système de primes destinées à soutenir notre marine nationale dans sa lutte contre la concurrence étrangère.

Dans tous les pays à l'heure actuelle, même dans les plus libre échangistes un courant protectionniste se dessine très nettement. En Angleterre cette politique rencontre de nombreux partisans et la question des primes à la marine nationale est très sérieusement discutée. Au Japon le législateur a voté de larges subventions en faveur de ses nationaux; il semble qu'en France on

pourrait ne pas s'arrêter dans la voie tracée par les lois récentes.

La facilité que l'on a donnée aux navires étrangers d'acquérir en France le droit d'arborer le pavillon national a paru devoir augmenter l'essor de notre commerce maritime. Pour compenser le tort fait ainsi à nos constructeurs on a créé tout un système de primes; il faudrait aller plus loin encore dans la voie des subventions tout en tenant compte, bien entendu, des intérêts du commerce de mer et de ceux de la construction maritime. Ces deux industries sont distinctes, leurs intérêts sont non pas contraires mais différents et le législateur doit se garder de les confondre dans les mêmes dispositions législatives sous peine de nuire à l'un et à l'autre.

Quoi qu'il en soit, le magnifique développement de toutes les branches du commerce et de l'industrie chez les nations modernes, l'accroissement continu de la population dans certains pays, ont donné une vigoureuse impulsion aux entreprises maritimes. Au lieu de se renfermer dans les barrières trop étroites d'un protectionnisme à outrance, les gouvernements de presque tous les pays ont largement ouvert l'accès de leurs ports aux bâtiments étrangers, tout en exigeant qu'ils remplissent les conditions imposées par le législa-

teur pour sauvegarder les intérêts vitaux de la nation. La possibilité ainsi donnée à un navire de changer de nationalité précise encore sa ressemblance avec un être vivant. Comme une personne, le navire peut au cours de son existence se mettre sous la protection d'un autre pays; comme elle, il doit justifier quand il change de patrie qu'il a perdu la nationalité du pays qu'il se décide à quitter; comme elle, enfin, les hasards de la guerre peuvent influencer sur sa nationalité.



CONCLUSION

CONCLUSION

Le navire qui a satisfait aux conditions et aux formalités que nous venons d'étudier peut, sans crainte, hisser son pavillon et larguer ses amarres. L'immensité des mers s'ouvre devant lui et partout où le porteront les hasards de la navigation il sera assuré d'être couvert de la protection du pays dont il porte les couleurs.

S'il a acquis des droits que les armées d'un peuple entier sauront faire respecter, il a aussi des devoirs à remplir auxquels il ne saurait se soustraire. Nous avons essayé de montrer, au cours de cette étude, la nécessité qu'il y a pour un navire d'avoir une nationalité et nous avons examiné les diverses conditions imposées, à ce sujet, par les législations des nations maritimes. De cette analyse il résulte que ces conditions sont dissemblables et que suivant les peuples l'acquisition de la nationalité revêt les formes les plus

variées. C'est que le législateur dans chaque pays doit pourvoir aux intérêts nationaux et les intérêts des différents Etats n'étant pas les mêmes les lois doivent différer. Les nations, dans l'établissement de ces conditions, seront évidemment plus ou moins faciles, plus ou moins rigoureuses, selon ce qu'elles croiront le plus de leur intérêt, selon l'état de prospérité, de développement, d'enfance ou de décadence où se trouve leur marine, suivant le degré de leurs ressources maritimes en matériel ou en personnel. Mais quelle que soit la différence qui existe entre elles à ce sujet, toutes, sans exception, exigent que le navire qui s'est soumis à leurs règlements obtienne de l'administration compétente un certificat prouvant qu'il possède une nationalité et qu'il appartient à tel ou tel Etat bien déterminé.

Si nous envisageons le point de vue particulier des conditions même d'existence de la nationalité des navires en France, il semble que la législation actuelle gagnerait à être modifiée sur quelques parties. Comme la plupart des nations, la France permet aux navires construits à l'étranger d'obtenir l'acte de francisation qui les déclarera nationaux et les droits qu'elle impose à ces bâtiments, avant de leur délivrer ce certificat, sont trop insignifiants pour arrêter l'importa-

tion étrangère. Il faudrait que le législateur autorisât plus largement aux hommes de tous les pays l'accès dans les équipages de nos bâtiments, et, tout en tenant compte, bien entendu, des intérêts et des besoins de notre population maritime, qu'il diminue la proportion de nationaux exigée par la loi pour composer l'équipage d'un navire de commerce français. Cette proportion qui est, nous l'avons vu, de trois quarts pourrait, semble-t-il, être de moitié sans que cette différence puisse porter préjudice à notre population côtière. Les grandes marines étrangères nous donnent l'exemple. C'est ainsi que l'Angleterre n'établit pas de règles quant à la nationalité non seulement de l'équipage qui compose un bâtiment anglais mais encore du capitaine et des officiers qui le commandent. Aussi les populations énergiques et fortes des pays scandinaves ont-elles trouvé un débouché facile dont elles ont profité, et ces hommes des pays du Nord, qui sont d'excellents marins, pilotent aujourd'hui, dans les eaux lointaines, bon nombre de navires qui font battre à leur mât les couleurs anglaises. Qu'importe la nationalité de l'équipage si le navire appartient à des anglais et sert des intérêts anglais. Aux yeux du consommateur étranger les produits que transporte ce navire sont anglais et c'est là pour

le commerce d'un pays le seul point important. La maxime anglaise « trade follows flag », le commerce suit le drapeau, est d'une justesse évidente. Mieux vaudrait faciliter, sur ce point, les conditions exigées pour accorder la nationalité française à un navire et autoriser des marins étrangers à monter un bâtiment chargé de produits de notre fabrication pourvu que ce navire fasse battre à son mât le pavillon français, que de faire transporter nos produits nationaux par un étranger. Confier ses produits à un convoyeur étranger c'est confier sa clientèle à un concurrent, car la nationalité du produit finit par se confondre avec celle du transporteur. Il est aisé de comprendre que le navire étranger chargé de marchandises françaises qui nous sert de courrier convoyeur créera des rapports utiles à son pays. L'acheteur n'apercevant plus notre pavillon finira par oublier qu'il existe un producteur français et les articles de celui-ci seront remplacés par des objets similaires qui n'auront pas souvent le même chemin à parcourir. Une conséquence directe de l'abandon de nos marchandises au pavillon étranger est celle du *démarquage*. S'il existe entre deux industries une étroite solidarité, c'est bien entre celle qui produit et celle qui transporte, et cela nous l'avons vérifié à nos

dépens. Des marchandises qui n'ont de français que l'apparence inondent journellement le marché mondial. Il en résulte que nos produits qui, plus que tous les autres, auraient besoin de transporteurs de confiance perdent le bénéfice de l'ingéniosité et du soin qui ont présidé à leur fabrication.

Sans aller cependant aussi loin dans la voie de la liberté que le fait la législation anglaise, qui est d'ailleurs suivie par la plupart des nations maritimes il nous semble qu'une modification dans le sens que nous avons indiqué, servirait au relèvement de notre commerce maritime tout en respectant les besoins de nos populations des côtes.

La Commission constituée en 1873 pour examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande, avait bien compris l'utilité d'une réforme. Elle avait formulé le vœu qu'on réduisit à la moitié le nombre minimum des gens de l'équipage qui doivent être français. Cette légère modification dans la proportion des étrangers admis sur nos navires marchands aurait, aux yeux des armateurs, en plus des avantages que nous avons déjà signalés celui de leur permettre de recourir aux étrangers en cas de grève de matelots. Dans ce cas, en effet, les armateurs se

trouveraient dans une situation des plus difficiles: d'un côté, les gens de mer français leur refuseraient leurs services, et d'un autre côté, ils ne pourraient pas recourir à des gens de mer étrangers. La Commission a exprimé l'avis que le Ministre de la Marine pouvait dans un cas de grève, autoriser les armateurs à former leurs équipages à leur gré. Cette solution paraît inacceptable. Il n'est pas admissible que le ministre puisse ainsi déroger à une loi sans y être autorisé par une disposition légale. D'ailleurs cet argument invoqué par les armateurs pour faire diminuer la proportion de marins français exigée dans les équipages par l'acte de 1793 ne peut être prise en considération que si l'on tient compte de l'influence considérable d'un bon fonctionnement de notre marine marchande sur le commerce et l'industrie du pays tout entier. Les revendications personnelles d'un groupe ne doivent pas porter préjudice aux intérêts du plus grand nombre et les conséquences d'un refus de travail entraîneraient des pertes si considérables pour notre pays que l'on peut admettre, dans une certaine mesure, la proposition exprimée par la Commission.

Il semble malheureusement qu'on ne puisse encore espérer la réalisation en France d'une pa-

reille réforme: les conséquences de cette diminution du nombre de nos nationaux dans la composition des équipages des navires marchands seraient non seulement préjudiciables aux intérêts de notre population maritime, mais encore et surtout à ceux de notre défense nationale. Nous touchons ici à la grande institution de l'inscription maritime et à la condition spéciale faite aux milliers de Français et naturalisés Français qui exercent la navigation à titre professionnel, c'est-à-dire comme moyen d'existence, soit sur la mer, soit dans les ports ou dans les rades, soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée, et, pour ceux où il n'y a point de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter. Il existe, chez nous une confusion presque absolue entre les équipages militaires des vaisseaux de la flotte et les marins de commerce. Cette confusion qui date de deux siècles a été jugée profitable pour tous et a rendu de tels services à notre pays qu'elle persiste encore malgré les attaques dont elle a pu être l'objet. Du reste, la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime, applicable à partir du 1^{er} juillet 1897 a remis au point celles des dis-

positions antérieures qui pouvaient être tenues pour surannées et ne correspondaient plus aux exigences de la situation actuelle.

Dans ces conditions, il paraît encore difficile de proposer une modification trop grande dans la formation des équipages des navires marchands sans porter un grave préjudice à notre marine de guerre, et il semble qu'on ne puisse espérer de longtemps encore un régime de liberté absolu. La proportion de moitié admise par la Commission de 1873 serait un acheminement vers la réforme que nous souhaitons et il ne paraît pas que cette concession aux besoins de notre commerce soit irréalisable.

La modification que nous avons proposée serait, hâtons-nous de le dire, uniquement applicable à la métropole, une législation spéciale devant régir nos colonies lointaines. Il nous paraît que l'acte de navigation de 1793 ne devrait pas être appliqué pour la composition des équipages des navires français pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole. Par suite des conditions spéciales où il se trouve dans nos possessions lointaines, l'armateur devrait être autorisé à composer, à son gré, ses équipages, sans tenir compte de la nationalité des hommes qui monteront ses bâtiments. De

nombreuses dispositions, dont nous avons parlé dans cette étude, sont venues atténuer, aux colonies, l'application trop rigoureuse de l'acte de navigation de 1793. Il ne paraît pas douteux qu'au point de vue strictement légal, leur régularité ne soit contestable. Mais elles se justifiaient en équité: on ne pouvait, en effet, raisonnablement imposer aux bâtiments coloniaux, privés des avantages concédés à la flotte métropolitaine, les mêmes charges qu'à ces dernières. Bien plus, en appliquant la loi commune à la flotte coloniale, on eut traité cette dernière, à égalité de charges apparentes, bien plus durement que celle de la métropole. En effet, les salaires exigés par les marins français pour une navigation intercoloniale de longue durée dépassent, généralement, d'une façon sensible, les salaires payés pour le long cours ou le cabotage européen. Une enquête faite par l'Administration de l'Indo-Chine, lors de l'étude de la loi de 1902 a montré que ces exigences atteignaient parfois le triple des payes métropolitaines.

La loi sur la marine marchande du 7 avril 1902 est entrée plus largement dans la voie des réformes en modifiant l'article 2 de la loi de 1793 et en permettant de composer l'équipage de marins non français à l'exception d'un minimum de

deux inscrits maritimes. Il faut aller plus loin encore et accorder pour le recrutement des hommes de l'équipage, aux colonies, une liberté entière. Ainsi sera supprimée cette entrave au développement de notre marine et de notre commerce dans les colonies.

S'il convient de se montrer plus tolérant quand il s'agit de la nationalité des hommes qui composent l'équipage d'un navire français il faudrait, par contre, exiger des conditions plus rigoureuses pour celle des propriétaires de ce navire.

A l'heure actuelle, il faut que la moitié, au moins, de la propriété du navire appartienne à des Français. Nous avons montré que la plupart des nations maritimes sont, avec raison selon nous, plus sévères à cet égard. Il nous semble donc que le législateur devrait intervenir de façon à exiger que la propriété de la presque totalité des navires appartint à des Français au lieu de laisser des étrangers acquérir sur un navire français des intérêts égaux à ceux d'un national; il devrait aussi préciser par une loi les conditions que devrait remplir une société pour être propriétaire de bâtiments français. Nous avons vu que les décisions prises à cet égard ne sont que *provisoires*, l'application prudente qui en a été

faite par l'Administration des Douanes a suppléé jusqu'ici aux textes qui font défaut. Cette lacune qui subsiste dans notre législation n'en est pas moins regrettable. Toutes les nations maritimes possèdent une loi sur la matière. Les éléments d'étude ne manqueront donc pas au législateur français.

Si maintenant nous abordons la question de la preuve de la nationalité, il semble que l'on doive souhaiter la modification du régime actuel en décidant, par voie législative, que la francisation pourra être acquise, à titre définitif, soit dans les colonies, soit achetés par des Français. Nous avons fait remarquer les conséquences fâcheuses qu'entraîne pour le développement de notre marine marchande la pratique des francisations provisoires; une réglementation générale serait donc à désirer. Il importerait, cependant, dans l'intérêt de notre construction nationale, de reconnaître aux navires français construits dans notre pays certains bénéfices qui seraient refusés aux navires étrangers devenus français, il conviendrait, bien entendu, d'étendre ces bénéfices aux navires construits dans les colonies françaises. Si le Parlement et le gouvernement entraînent résolument dans la voie de ces réformes, avec l'esprit de suite

et la décision qu'exige la situation, on verrait que nos armateurs reprendraient courage, que les capitaux se montreraient moins timides à l'égard des entreprises maritimes, que notre flotte ne tarderait pas à être renouvelée et à progresser en nombre et en qualité, que notre marine, en un mot, saurait reconquérir le rang auquel elle a droit et recouvrer sa prospérité passée.

Les conséquences de la nationalité des navires au point de vue du droit international sont considérables. L'observation des règles qui ont été exposées au cours de cette étude est tout d'abord indispensable pour une bonne police générale des mers sans laquelle la sûreté de la navigation, commune à tous les peuples, ne saurait exister. Les diverses puissances l'ont si bien compris qu'elles ne se sont pas bornées, nous l'avons vu, à des dispositions de législation intérieure, elles ont fait de cette observation un objet de leurs conventions internationales. Dans ces conventions, il est stipulé, ordinairement, que les puissances contractantes doivent considérer comme navires appartenant à chacune d'elles ceux qui naviguent et sont possédés conformément aux règlements en vigueur dans les pays respectifs, ou, en d'autres termes, que la nationalité des bâtiments sera reconnue et admise de part et d'autre d'après les

lois et règlements particuliers à chaque Etat précisément au moyen des papiers de bord délivrés par les autorités compétentes aux capitaines et patrons.

La détermination de la nationalité est encore nécessaire pour faire profiter les navires de commerce des avantages et des privilèges que l'Etat auquel ils appartiennent a pu stipuler en leur faveur dans ses traités avec d'autres Etats. Elle produit encore d'autres effets au point de vue international public et privé.

Les navires sont considérés, ainsi que nous l'avons dit, comme une sorte de dépendance, de fraction détachée du territoire de la nation à laquelle ils appartiennent. Cette situation spéciale faite aux navires a conduit en matière de droit international public à la maxime en vertu de laquelle le pavillon couvre la marchandise et ne la confisque pas, maxime qui a reçu par le traité de Paris l'adhésion des grandes puissances et qui a pour but, en cas de guerre maritime, de sauvegarder le droit des neutres. Grâce à la « règle du pavillon », le commerce des neutres non seulement n'est pas entravé, mais encore il peut se développer par les hostilités même puisque les propriétaires ennemis sont appelés à rechercher des navires neutres pour faire trans-

porter en sûreté leurs marchandises (1). Il en résulte en outre une grande simplicité quant au droit de visite. Ce droit, avant 1856, avait le triple objet de déterminer la nationalité du navire neutre, celle de sa cargaison, et la nature de cette cargaison. Avec la déclaration de Paris, la détermination de la nationalité de la cargaison est supprimée; c'est celle qui présentait le plus de difficultés pratiques.

Il n'y a plus qu'à rechercher quelle est la nationalité du navire et s'il contient ou non de la contrebande de guerre, ce qui est relativement aisé.

En outre, le fait de considérer le navire comme une portion détachée du territoire doit amener, en matière de droit international privé à l'application du statut réel, c'est-à-dire à la *loi du pavillon* comme règle devant régir le navire. Le bâtiment français ou étranger en quelque lieu qu'il voyage conserve toujours sa qualité de chose française ou étrangère et doit rester, selon nous, toujours soumis aux lois de son pays d'origine, en tant qu'elles ne sont pas contraires à des lois d'ordre public du pays dans lequel il se trouve.

(1) M. Renault à son cours. (*Cours de droit international public*, année 1905-6, de la neutralité.)

Grâce à ce principe, on obtient le précieux résultat de ne pas faire varier les lois auxquelles sont soumis les navires avec les nombreux pays qu'ils parcourent.

En terminant cette étude, et après avoir cherché à faire ressortir la divergence des législations en matière de nationalité des navires, nous croyons devoir rappeler le vœu exprimé par certains auteurs désirant que l'on s'entendît pour adopter des règles uniformes. Ce vœu est difficilement réalisable. Il ne suffit pas de tenir compte seulement d'idées abstraites, mais des intérêts si divers qui entrent en cause et qui varient avec chaque pays. La formule universelle qui puisse convenir à tous paraît impossible à trouver et les difficultés qui se présentent ici se retrouvent dans la question de la nationalité des individus; la divergence des règles s'explique par la divergence des intérêts.

APPENDICE

APPENDICE

Résumé des conditions requises dans les différents pays pour la nationalité des navires

ALLEMAGNE. — (V. *Annuaire de législation étrangère* de la société de législation comparée, tome XXII, (1900). — Loi du 22 juin 1899. — *Gesetz betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe*. — *Reichsgesetzblatt* 1899, XXIV. n° 2584, p. 319. — Cette loi abroge les lois antérieures du 25 octobre 1867 et du 15 avril 1865.

Construction : Libre.

Nationalité des propriétaires : Allemande.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

ARGENTINE (République). — *Codigo de commercio de la Republica Argentina*. — Code de commerce (du 5 octobre 1889, en vigueur du 1^{er} mai 1890). Livre III.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Libre.

Nationalité de l'équipage : Décret du 6 avril 1875, article 1^{er}. Tous les navires nationaux de cabotage auront à bord au moins un national argentin majeur de 15 ans comme équipage et comme représentant du pavillon, Décret du 9 septembre 1880.

Nationalité des propriétaires : Libre.

AUTRICHE-HONGRIE. — V. *Annuaire de Législation étrangère* de la société de législation comparée, tome IX, p. 301. — Loi du 7 mai 1879 sur l'enregistrement des navires de commerce. — *Gesetz vom 7 mai 1879 über die Registrirung der Seehandelsschiffe*. R. B. G. 1879, XXV. Stück n° 65. — La loi hongroise a été sanctionnée le 9 avril 1879. Elle est identique à la loi autrichienne.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Autrichien.

Nationalité de l'équipage : Libre. (Antérieurement, les 2/3 au moins de l'équipage devaient être de nationalité autrichienne).

Nationalité des propriétaires : 2/3 à des Autrichiens.

BELGIQUE. — Loi du 20 janvier 1873 *sur les lettres de mer*. — Cette loi abroge (art. 21) la loi du 14 mars 1819 modifiée par celles du 19 juin 1856 et 26 mars 1862.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : 1/2 belge.

BRESIL. — Code de commerce du 24 octobre 1890.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Brésilien.

Nationalité de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Brésilienne. — « Les
« sujets brésiliens domiciliés en pays étranger ne pourront
« être propriétaires de navires brésiliens à moins qu'une
« maison de commerce brésilienne établie sur le terri-
« toire ne participe à cette propriété (art. 457, § 3). »

CHILI. — (V. *Boletín oficial*, tome XLVI, p. 221). — Acte
de navigation (*Ley de navegacion*) du 24 juin 1878.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Libre.

Nationalité de l'équipage : 1/3 de Chiliens.

Nationalité des propriétaires : Chilienne. — Art. 3 :
Pourra l'être également tout étranger domicilié au Chili,
qui a une maison de commerce établie dans le pays ou
qui y exerce une profession ou une industrie ; ou bien en-
core, ayant au Chili, dans une société ou entreprise, un
capital ou intérêt égal à la moitié du navire, ou ayant
fourni caution égale à la dite moitié.

DANEMARK. — (V. Beauchet, lois maritimes scandinaves.) — Loi maritime du 1^{er} avril 1892. — (*Soloven of*
1 april 1892, B. n° 56).

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : 2/3 au moins danoise ou
personnes domiciliées depuis 5 ans dans l'Etat danois.

EGYPTE. — (V. Code des Tribunaux mixtes d'Egypte
précédés du règlement d'organisation judiciaire (Alexan-
drie, 1896). — La législation suivie en Egypte est en
principe la législation ottomane. Le code de commerce

maritime égyptien se borne à reproduire la disposition du code de commerce maritime ottoman ; cependant, le code égyptien reproduit l'ancien texte ottoman et non le texte modifié en 1870 (voir Turquie), bien que les codes égyptiens soient postérieurs à ces modifications.

Construction ; Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Ottomane.

ESPAGNE. — Construction libre. (Ordonnance royale du 22 novembre 1868).

Nationalité du capitaine : Espagnole (code de commerce de 1886).

Nationalité de l'équipage : 4/5 espagnols. — Dans des ports étrangers, le capitaine pourra compléter l'équipage avec des étrangers au cas où il ne trouvera pas un nombre suffisant de matelots étrangers.

Nationalité des propriétaires : Espagnole (Ordonnance royale du 29 mai 1871).

ETATS UNIS D'AMERIQUE. — Statuts révisés (*Revised Statutes*), loi du 28 mai 1896.

Construction (art. 4132) : Américaine.

Nationalité du capitaine (art. 4131) : Américaine.

Nationalité de l'équipage : Tous les officiers doivent être américains, 2/3 des hommes de l'équipage américains.

FINLANDE. — (V. Code maritime suivi de l'ordonnance du 15 avril 1874, concernant le commandement des navires (1 vol. Helsingfors, 1877). — Code maritime du 9 juin 1873.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Finlandaise.

Nationalité de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Finlandaise.

FRANCE. — *Construction* : Libre, sauf paiement des droits d'importation fixés par la loi du 11 janvier 1892. Tableau A, n° 615.

Nationalité du capitaine : Française.

Nationalité de l'équipage : Officiers français, 3/4 des hommes de l'équipage français. (Exceptions pour les colonies. — Loi du 7 avril 1902). — (L'article 17 modifie l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793. Les équipages des navires pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole pourront être composés de marins non français à l'exception : 1° de tous les officiers; 2° du maître d'équipage; 3° d'un minimum de deux marins inscrits maritimes dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la machine).

Nationalité des propriétaires (loi du 9 juin 1845) : La moitié au moins de la propriété du navire devra appartenir à des Français.

GRANDE-BRETAGNE. — (V. Fromageot, *Code maritime britannique*, Paris, 1894.) — Loi sur la marine marchande du 25 août 1894. (Merchant Shipping act, 1894).

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Libre.

Nationalité de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Britannique.

GRECE. — Loi du 14 nov. 1836 sur la marine marchande.

(Διαταγὰ πρὸς ἐμπόρικας ναυτιλίας.)

Construction : Grecque, sauf exceptions nombreuses. Ainsi, sont reconnus comme navires de commerce grecs les navires étrangers achetés en Grèce ou hors de Grèce par des Grecs, poussés à cette acquisition par un intérêt majeur.

Nationalité du capitaine : Grecque.

Nationalité de l'équipage : Officiers grecs; $\frac{3}{4}$ de l'équipage grecs.

Nationalité des propriétaires : $\frac{1}{2}$ au moins grecque.

HONGRIE. — (Voir Autriche-Hongrie).

ITALIE. — (V. Prudhomme (H), Code de la marine marchande italien, 1896). — Code de la marine marchande modifié par la loi du 24 mai 1877. — Le Code de 1877 a remplacé celui de 1865.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Italienne.

Nationalité de l'équipage : $\frac{2}{3}$ des hommes de l'équipage doivent être italiens. Exception : Les agents consulaires à l'étranger peuvent autoriser l'enrôlement de marins étrangers au-delà de la proportion prescrite.

Nationalité des propriétaires : $\frac{2}{3}$ italienne (art. 40).

« Pour obtenir l'acte de nationalité, les navires doivent
« appartenir à des citoyens de l'Etat ou à des étrangers
« y ayant leur domicile ou leur résidence depuis 5 ans au
« moins ».

JAPON. — (V. Fromageot, *Annuaire de Législation étran-*

gère de la Société de Législation comparée. — Année 1900. d.800). — Loi du 7 Mars 1899 sur la marine marchande.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Libre.

Nationalité de l'équipage : Libre

Nationalité des propriétaires : Japonaise.

MEXIQUE. — V. H. Prudhomme, *Code de commerce Mexicain*. L. 1894). — Code de la marine marchande, 1895.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine : Mexicaine (art. 104).

Nationalité de l'équipage. — (Art. 151). L'équipage de tout navire national doit comprendre au moins un tiers de mexicains. — Aucun individu appartenant à une nation en guerre avec la république ne pourra faire partie de l'équipage d'un navire national, sous peine d'une amende de 1 à 1000 pesos à la charge de l'armateur.

Nationalité des propriétaires : Mexicains ou domiciliés, (Art. 210) : Ont le droit d'être propriétaires de navires mexicains : 1° les citoyens mexicains d'origine ou par naturalisation et les étrangers domiciliés ayant cinq années de résidence dans le pays. — On entendra par domicilié l'étranger qui a une résidence continue de deux années dans le pays ; 2° les étrangers, quoique non domiciliés ni résidant dans le pays, pourront participer à la propriété jusqu'à concurrence des 3/4.

NORVEGE. — Loi maritime du 20 Juillet 1893.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Norvégienne.

PAYS-BAS. — Loi du 28 mai 1869 sur la nationalité des navires.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Des certificats de nationalité ne sont délivrés qu'aux navires de mer appartenant pour plus de moitié à des personnes établies dans les Pays-Bas. Sont considérés comme établis dans les Pays-Bas : 1° les Néerlandais domiciliés dans les Pays-Bas ; 2° toutes autres personnes qui ont leur domicile dans les Pays-Bas pendant l'année qui précède le jour où le certificat est demandé.

PORTUGAL. — Acte de navigation (*acto de navegação*) décret du 8 juillet 1863.

Construction : Portugaise. Exceptions nombreuses.

Art. 3 : « Les navires étrangers ou de construction étrangère seront considérés comme nationaux à tous égards : 1° s'ils sont achetés par des sujets portugais (sous réserve du paiement d'un droit de tonnage) ; 2° s'ils sont légitimement pris et déclarés de bonne prise ; 3° s'ils sont confisqués pour infraction aux lois ; 4° s'ils appartiennent à des sociétés de navigation établies en Portugal et légalement autorisées.

Nationalité du capitaine : Portugaise.

Nationalité de l'équipage : 2/3 portugaise.

Nationalité des propriétaires : Portugaise.

RUSSIE. — (Code de commerce russe traduit par J. Tchernow, Paris, 1898). — Code de commerce, 1893.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine. Russe. En 1848 et 1863, il aurait été décidé que jusqu'à nouvel ordre, les capitaines, seconds, pilotes et matelots de nationalité étrangère seraient admis sans restriction à bord des navires de commerce. Les armateurs usant de cette faculté sont soumis à un impôt de 25 roubles par matelot étranger au-dessus de la limite du quart. (V. Tchernow, traduction du C. Com. russe, introduction, p. 21).

Nationalité de l'équipage : 3/4 russe.

Nationalité des propriétaires : Russe.

SUEDE. — (V. Collection des Codes étrangers). — Loi du 12 juin 1891.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : 2/3 au moins suédoise.

TURQUIE. — Code de commerce maritime de 1864 modifié en mai 1870.

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires : Ottomane.

URUGUAY. — Code de Commerce (*Codigo de Comercio*, 2^e éd., 1900.)

Construction : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité du capitaine et de l'équipage : Libre.

Nationalité des propriétaires (art. 1045) : Libre.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

- L. BEAUCHET. — *Lois maritimes scandinaves*, traduites et annotées (Paris, 1895) dans la Collection des codes étrangers, publiée par le Comité de législation étrangère institué par le Ministère de la Justice avec le concours de la Société de législation comparée.
- BLUNTSCHLI. — *Le Droit international codifié*, traduit de l'allemand par Lardy, Paris, 1886.
- BLUNTSCHLI. — *Das moderne Volkerrecht*, Nordlingen, 1878.
- CALVO (Ch.). — *Droit international*, Paris, 1870-1872.
- CLUNET. — *Journal du Droit international privé*, années 1876-1883-1887-1891-1897-1902-1903.
- CRESP. — *Cours de Droit maritime*, Paris, 1876.
- DE CUSSY. — *Phases et causes célèbres du Droit maritime des nations*, Leipzig, 1856.
- DALLOZ. — *Droit maritime*, n° 1868. — DALLOZ, année 1870, n° 1416.
- DESJARDINS. — *Traité de Droit commercial maritime*, Paris 1878-1890.

- FROMAGEOT. — *Code maritime britannique*, Paris, 1894.
- HAUTEFEUILLE. — *Questions de Droit maritime international*, Paris, 1868.
- Journal *Le Temps*, n° du 14 novembre 1902.
- Journal *Le Droit*, n° du 13 août 1890.
- Journal Officiel*.
- LYON-CAEN. — *Etude de Droit international privé maritime* (extrait du Journal de Droit international privé), Paris, 1883.
- LYON-CAEN ET RENAULT. — *Traité de Droit commercial*, 3^e édition, Paris, 1902.
- ORTOLAN (Ch.). — *Règles internationales et Diplomatie de la mer*, Paris, 1864.
- PARDESSUS. — *Collection de lois maritimes*. Paris, 1828, 1845.
- PERELS. — *Manuel de Droit maritime international*, traduit de l'allemand par Arendt. Paris, 1884.
- R. PHILLIMORE. — *Commentaries upon International law*, London, 1873.
- PILLET. — *Le libre usage du pavillon en temps de guerre maritime. — Nécessité d'une réforme*.
- PRUDHOMME (H.). — *Le Code de la marine marchande italienne*, Paris, 1896.
- PRUDHOMME (H.). — *Code de commerce mexicain*, Paris, 1894.
- RENAULT. — *De la Neutralité. — Cours de droit international public. — Année 1905-1906*.
- Revue de Droit international privé*, année 1870.

ROUX (Ch.). — *Notre marine marchande*, Paris, 1898.

TCHERNOW (J.). — *Le Code de Commerce russe*, traduit et annoté sur l'édition officielle de 1893 avec introduction, Paris, 1898.

THALLER. — *Annales du Droit commercial*.

TRAVERS-TWISS. — *Laws of nations*, Oxford and London, 1875.

L. DE VALROGER. — *Droit maritime*, Paris, 1883-1886.

Annuaire de législation étrangère de la Société de législation comparée, année 1900, tomes IX et XXII.

Circulaires de l'Administration des Douanes, n° 1175 du 15 juillet 1829 ; n° 1432 du 21 mai 1834. — *Circulaire de la Direction Générale des Douanes*, mai 1895.

VU : *Le Président*,
E. THALLER.

VU : *Le Doyen*,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1 à v
-------------------	-------

TITRE I^{er}. — Nécessité, Conditions et Avantages de la nationalité

CHAPITRE I^{er}. — *Le navire, sa définition.*

Distinction du navire de commerce et du navire de guerre.	3
---	---

CHAPITRE II. — *Nécessité et utilité de la nationalité.*

SECTION I ^{re} . — Intérêt international.....	11
--	----

SECTION II. — Intérêt particulier du navire..	19
---	----

CHAPITRE III. — *Conditions de la nationalité.*

SECTION I ^{re} . — Différence des législations à ce sujet. — Raisons de cette différence.....	29
--	----

SECTION II. — Lieu de construction.....	33
---	----

SECTION III. — Nationalité du capitaine, des officiers et de l'équipage en France et chez les nations étrangères.....	40
SECTION IV. — Nationalité des propriétaires. — Etude des conditions imposées <i>au simple particulier</i> propriétaire de navires en France et dans les divers pays.....	53
CHAPITRE IV. — <i>Conditions de la nationalité des navires appartenant à des sociétés.</i>	
SECTION I ^{re} . — Législation française. — Son caractère provisoire. — Ses imperfections.....	65
SECTION II. — Législation étrangère. — Etude comparative. — Conclusion.	77
CHAPITRE V. — <i>Avantages de la nationalité.</i> Primes. — Pêche côtière. — Cabotage.....	93

TITRE II. — Preuves de la nationalité

CHAPITRE I ^{er} . — <i>Preuve extérieure : le Pavillon.</i>	109
CHAPITRE II. — <i>Acte de nationalité.</i>	119

SECTION I^{re}. — § 1^{er}. — Acte de francisation. —

Navires soumis à la francisation. — Formalités de la francisation. — Lieu de construction. — Jaugeage — Prestation de serment du propriétaire. — Perte de l'acte de francisation 121

§ 2. — Francisation des navires appartenant à des sociétés 134

SECTION II. — Francisation à l'étranger. —

Francisation dans les colonies françaises (francisation provisoire, francisation exceptionnelle). — Inconvénients du système actuel. — Réforme proposée. 137

SECTION III. — Législation comparée. — Formalités de l'enregistrement des navires en Angleterre, aux Etats-Unis, en Allemagne, en Italie, en Norvège. 151

CHAPITRE III. — *Modifications et perte de la nationalité.*

SECTION I^{re}. — Changement de nationalité par suite de vente. — Confiscation. — Changement par

cas fortuit : navire capturé,
échoué..... 164

SECTION II. — Usurpation de nationalité. —	
Usurpation de pavillon. —	
Faux papiers — Conséquence	
de la faculté accordée aux	
navires de changer de natio-	
nalité.....	172

CONCLUSION.....	183
-----------------	-----

APPENDICE. — <i>Résumé des conditions requises</i>	
<i>dans les différents pays pour la</i>	
<i>nationalité des navires</i>	201

BIBLIOGRAPHIE.....	213
--------------------	-----



